



# «Die Komplexität hat zugenommen»



Josef Felder

## Interview mit Josef Felder, CEO Unique (Flughafen Zürich AG)

Beinahe jeder Schweizer und jede Schweizerin war schon am Flughafen in Kloten. Damit sind auch viele Emotionen verbunden. Die Unique sieht sich zahlreichen Herausforderungen ausgesetzt. Der Flughafen ist eine nationale Infrastruktur mit einer kantonalen Einbettung. Josef Felder erläutert der Redaktion der «civitas», in welchem Umfeld er führen muss.

**F**lughafen Zürich und Unique, Swissair und Swiss, dazu kommen noch weitere Namen wie Skyguide.

**Besteht da nicht das Problem, dass der Normalbürger nicht mehr auseinanderhalten kann, was was ist?**

Josef Felder: Die Namen sind Ausdruck der Geschichte. Bis zum Grounding der Swissair war für viele Leute alles Swissair, was mit Luftverkehr zu tun hatte. Bei der Privatisierung des Flughafens, bei der man jene zwei Organisationen zusammenführte, die den Flughafen fünfzig Jahre gemeinsam betrieben hatten, wurde einer breiten Öffentlichkeit erstmals bewusst, dass der Flughafen nicht Swissair ist. Diese beiden Organisationen hat man nicht gekannt, während der Name Unique in der Schweiz innert zwei Wochen bekannt wurde wie kaum ein anderer Brand. Unique betreibt elf Flughäfen, unter anderem den Flughafen Zürich. Unique haben wir damals als Markennamen gewählt, um an die Börse gehen und weltweit tätig sein zu können.

Ein zweiter Punkt ist, dass durch das Grounding der Swissair viele Leute realisiert haben, dass der Flughafen weiter funktioniert, ob es eine nationale Fluggesellschaft gibt oder nicht. Mit dem tragischen Ereignis in Überlingen hat man dann zusätzlich erkannt, dass die Flugsicherung wieder eine andere Firma ist.

**Welches sind die anderen zehn Flughäfen, die Unique betreibt?**

Einer befindet sich in Bangalore in Indien. Dieser Flughafen ist zurzeit im Bau und wird in einem Jahr eröffnet werden. Drei weitere stehen in Chile, vier in Honduras und jeweils einer ist in Venezuela und Kolumbien.

**Und Zürich ist der grösste?**

Ja.

**Welches ist Ihre Hauptaufgabe als CEO von Unique?**

Als Leiter eines Unternehmens muss man die richtigen mittel- und langfristigen

Prioritäten festlegen und dafür sorgen, dass die nötigen Ressourcen für deren Erreichen eingesetzt werden. Ich muss dafür sorgen, dass wir unsere Grundsätze und Strategien leben und die dafür nötigen Mittel richtig einsetzen.

Der Flughafen Zürich ist dabei mit einer Stadt zu vergleichen, bei der Unique als Betreiberin verschiedenen Unternehmen Konzessionen erteilt. Allerdings wird immer der Flughafen Zürich als Ganzes beurteilt. Es wird von aussen nicht nach Firmen differenziert. Wenn Rauschgift beschlagnahmt oder ein Koffer gestohlen wird, dann geschieht dies am Flughafen Zürich.

**Sind Sie mehr mit strategischen Aufgaben oder dem Tagesgeschäft betraut?**

Beides, etwa zur Hälfte strategisch und operativ. Im Tagesgeschäft dominiert je nachdem, was beim Bund oder bei den Kantonen gerade läuft, der Betrieb oder die Politik.

**Unique hat viel mit staatlichen Stellen zu tun, weil fast überall der Staat involviert ist. Hat sich die Tätigkeit vereinfacht oder verkompliziert durch die Tatsache, dass der Kanton Zürich nicht mehr direkt massgebend ist für den Flughafen, bzw. Unique teilprivatisiert wurde?**

Die politische Einbettung des Flughafens ist komplex, und das war sie immer. Aber die Komplexität hat in den letzten Jahren zugenommen. Die Grundproblematik ist: Wir sind eine nationale Infrastruktur mit einer kantonalen Einbettung. Dies erschwert die Aufgabe, was gerade bei der Plafonierungsinitiative im Kanton Zürich ersichtlich wird. Da stellt sich die staatspolitische Frage, ob ein Kanton eine nationale Infrastruktur massgeblich beschränken können soll.

**Kommt noch die Baugesetzgebung jeder Anstössergemeinde zum Zug?**

Da der Luftverkehr vom Grundsatz her Bundessache ist, ist die Bewilligungsbehörde für aviatische Bautätigkeiten der Bund und nicht die Gemeinde. Für die übrige

Infrastruktur ist die jeweilige Gemeinde Baubewilligungsinstanz.

**Früher erschienen die Interessen des Flughafens und der Swissair deckungsgleich. Was hat sich seit dem Grounding und dem Verkauf der Swiss geändert?**

Es hat sich viel geändert. Am Tag des Groundings beschäftigte die Swissair weltweit 84 000 Personen und spielte in der Luftfahrtpolitik in der Schweiz eine wichtige Rolle. Mit dem Niedergang der Swissair ist viel verloren gegangen, und gewisse Akteure haben heute noch Mühe, mit dem veränderten Rollenverständnis umzugehen. Damals war der Flughafen im Schlepptau der Swissair. Dies ist jetzt anders.

**Früher bevorzugte der Bund die Swissair. Kann man damit auch sagen, dass automatisch auch der Flughafen Zürich bevorzugt wurde?**

Nein, es gab eine klare Differenzierung. Der Flughafen Zürich wurde nie vom Staat bevorzugt behandelt. Bis heute müssen alle Flughäfen in der Schweiz selber für ihre Kosten und Infrastrukturen aufkommen und bekommen demnach auch keine Subventionen. Der Staat hat viel Geld bereitgestellt, um den nahtlosen Betrieb der Swissair bis zur Gründung der Swiss zu gewährleisten. Der Flughafen Zürich hatte nie eine Sonderstellung und musste immer für sich selber schauen. Wir bekamen weder Geld noch Unterstützung vom Staat und mussten daher die Kosten verursachergerecht weitergeben.

**Wahren die nationalen Gremien heute die Interessen des Flughafens Zürich zu Ihrer Zufriedenheit? Zugegebenermassen eine politisch heikle Frage...**

Ja, es ist eine heikle Frage. Sie müsste eigentlich nicht von uns beantwortet werden, sondern von jenen, die Flugzeuge benutzen oder anderweitig die Leistungen der Luftfahrt beanspruchen. Es gibt einen wichtigen Grundsatz: Luftfahrt ist nicht Selbstzweck, Luftfahrt ist Mittel zum Zweck. Sie wider-

spiegelt die Bedürfnisse der modernen Gesellschaft. Wenn die Gesellschaft vielfältige internationale Beziehungen pflegt und sich stark nach aussen orientiert, spielt die Luftfahrt eine andere Rolle, als wenn das nicht der Fall ist. In der Schweiz ist diese Offen- und Vernetztheit sehr ausgeprägt, was unsere Handels- und Kommerzströme eindrücklich belegen. Dies zeigt sich auch bei den nüchternen Zahlen: Im Jahr 2006 sind an den sechs Flughäfen der Schweiz, die regelmässige Linienflüge anbieten, 33 Millionen Passagiere befördert worden und dies bei 7,5 Millionen Einwohnern. In Deutschland mit seinen 80 Millionen Einwohnern sind es lediglich 160 Millionen Passagiere. Das zeigt den hohen Stellenwert der Mobilität in der Schweiz und auch die Bedeutung für die Wirtschaft. Die Frage bezüglich der «Verantwortung wahrnehmen» müssten Sie deshalb den zahlreichen Nutzniessern des Luftverkehrs stellen.

**Die Bedeutung des Flughafens aus wirtschaftlicher Sicht ist unbestritten, dennoch gibt es bei der Bevölkerung Opposition gegen den Flugbetrieb. Wie gehen Sie mit dieser Haltung um?**

Es gehört zu unserer Gesellschaft, dass wir in und mit vielen Widersprüchen leben. Mit grosser Selbstverständlichkeit fliegt heute jede Gesellschaftsschicht und mit der gleichen Selbstverständlichkeit stellt sie sich gegen die negativen Auswirkungen. Das gilt auch für den Flughafen Zürich, wo nahe an den Flughafen gebaut und dann lautstark und medienwirksam über den Lärm geklagt wird.

**Welche Folgen hätte eine Annahme der Plafonierungsinitiative im Herbst?**

Die Plafonierungsinitiative mit 250 000 Flugbewegungen und einer neunstündigen Nachtruhe hätte zwei Konsequenzen. Die eine wäre, dass das Langstreckennetz zusammenfallen würde. Wir können mit einer neunstündigen Nachtruhe kein globales Netz anbieten. Es gibt wohl kaum ein Unternehmen in der Schweiz, das mit anderen Punkten dieser Erde und den Kontinenten so verbunden ist wie wir und gleichzeitig so regionalpolitisch betrachtet wird. So soll zwar kein Flugzeug vor morgens sieben Uhr landen, was dies aber am Startflughafen



**Josef Felder: «Schweizer Flughäfen brauchen eine Bestellung: Welche Mobilitätsbedürfnisse sollen die Schweizer Flughäfen in Zukunft erfüllen? Welche Flughafeninfrastruktur soll dafür bereitgestellt werden? Die Realisierung für Infrastrukturbauten dauert 10 bis 20 Jahre. Rechtzeitige Bestellung ist darum Voraussetzung für bedarfsgerechte Bereitstellung.»**

bedeutet, ist ziemlich egal. Ein interkontinental ausgerichteter Flughafen ist an die globale Zeitverschiebung gebunden. Das heutige Streckennetz kann mit einer neunstündigen Nachtruhe nicht mehr erhalten werden.

Ein weiterer Punkt ist, dass wir von den Initianten wissen müssten, wie wir die Forderungen umsetzen müssten. Nehmen wir an, wir hätten Anfang Dezember die erlaubten Flugbewegungen erreicht. Schliessen wir dann den Flughafen und beginnen erst im Januar wieder mit Flügen? Oder wird uns von der Politik gesagt, wer nicht mehr landen oder starten darf, damit wir die Zahl der erlaubten Flugbewegungen nicht überschreiten? Keine Flüge mehr in den Kosovo oder nach London? Oder gar Ausschluss bestimmter Airlines? Ein Ja ergäbe viele offene Fragen. Wir können diese als Betreiberin des Flughafens nicht beantworten und formulieren auch den Bedarf nicht.

**Sie sagen, Sie bestimmten den Bedarf auf dem Flughafen Zürich nicht. Aber macht es Sinn, auf einem internationalen Airport auch noch die Privatfliegerei zuzulassen?**

Es stellt sich tatsächlich die Frage, ob der ganze Bereich der General Aviation noch Platz haben soll. Es gibt Situationen, dass ein Grossraumflieger auf den Start warten muss, weil ein kleines Privatflugzeug die Piste belegt. Die Frage, ob man nicht eine andere Lösung finden müsste, ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht berechtigt.

**Bei einer Annahme der Plafonierungsinitiative müsste man also sagen, dass es keinen Sinn macht, ein grosses Flugzeug abzulehnen, damit ein kleines den Flughafen benutzen kann.**

Ja, aber dann müsste der Gesetzgeber dies so formulieren. Wir haben in der bestehenden, vom Bund erteilten Betriebskonzession den sogenannten Zulassungszwang. Wir als



Flughafenbetreiberin können folglich nicht sagen, wer den Flughafen benützen darf und wer nicht. Der Gesetzgeber regelt die Rahmenbedingungen, und zu diesen gehört auch der Zulassungszwang. Bei der Annahme der Initiative müsste man den Zulassungszwang ersetzen durch eine andere Lösung.

**Dann kann man sagen, dass der Zürcher Stimmbürger nationale Politik betreibt?**

Das ist genau der Punkt und staatspolitisch kritisch.

**Das Thema globale Erwärmung hilft der Plafonierungsinitiative noch. Es werden sich ja einige sagen, dass man mit einem Ja etwas gegen die Verschmutzung tun kann.**

Es ist eine berechtigte Frage, sie greift aber am falschen Ort. Zuerst müssen wir uns überlegen, welchen Wohlstand und welche Wohlfahrt wir wollen. Wenn es im gleichen Zusammenhang darum geht, dass wir die AHV oder die IV nicht mehr finanzieren können und wir bis 70 arbeiten müssen, dann wehren wir alle ab. Wir wollen den Wohlstand, die Wohlfahrt und die sozialen Errungenschaften erhalten oder sogar ausbauen, aber wir wollen keine negativen Auswirkungen.

**Eine Studie der Deutschen Bank gibt dem Flughafen Zürich die Bedeutung «Sekundärhub». Hätte die Initiative Auswirkungen darauf oder hat der Flughafen hier überhaupt eine andere Strategie?**

Wir haben eine Konzession bis ins Jahr 2051 und sind verpflichtet, eine interkontinentale Drehscheibe zu betreiben. Unsere Strategie ist entsprechend darauf ausgerichtet. Wenn der Konzessionsauftrag ändert, passen wir auch unsere Strategie an. Der Auftrag ist im

luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrats bestätigt, den er Ende 2004 verabschiedet hat. Die Aufgabe nehmen wir ernst und wahr.

**Das ist das Ziel. Aber ist Zürich effektiv eine Drehscheibe?**

Eine Drehscheibe besteht dann, wenn Flüge miteinander verknüpft werden. Ganz banal gesagt: Wenn ein Taktfahrplan angeboten wird. Was die SBB erfolgreich praktiziert, ist auch die Grundlage eines aviatischen Hubs. Dort, wo Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge miteinander verbunden werden, spricht man von einem Drehkreuz oder eben Hub. Das ist der Flughafen Zürich seit 59 Jahren, also seit es ihn gibt und das war 1943 schon die Absicht des Bundesrates, als der Flughafen gebaut wurde. Nur mit einer Drehscheibenfunktion ist es möglich, so viele Destinationen anzufliegen. Die Frage ist: Wann reden wir von der Grösse her noch von einer Drehscheibe und wann nicht? Die gleiche Frage stellt sich bei den Bahnhöfen. Sind Luzern, St. Gallen oder Uster Hauptbahnhöfe? Die Grenze ist fließend. Dies gilt ebenso für eine Luftverkehrsdrehscheibe. Sie ist einfach so gross, wie es für die Region nötig ist. Der Hauptbahnhof St. Gallen nimmt seine Funktion ebenso wahr für die Region wie derjenige von Zürich, auch wenn St. Gallen kleiner ist. Der Flughafen Zürich nimmt die Drehscheibenfunktion für die

Schweiz wahr, auch wenn er nur ein Viertel so gross ist wie der Flughafen von Paris.

**Stärken oder schwächen die zunehmenden Allianzen im Luftverkehr die Funktion als Drehscheibe?**

Wenn man die aktuellen Zahlen betrachtet, stärken Allianzen die Drehscheibenfunktion eines Flughafens, sofern der Homecarrier zu einer Allianz gehört. Je grösser ein Verbund ist, desto mehr Geschäfte werden im Umsteigebereich generiert. Bei den Verkehrszahlen für das Jahr 2006 zeigt sich, dass die Swiss im Umsteigebereich stark zulegen konnte, da ihre Tickets dank dem Beitritt zur Star Allianz jetzt überall verkauft werden.



## Informationen zu Unique

Als privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen betreibt Unique (Flughafen Zürich AG) im Auftrag des Bundes die national und international etablierte Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz – den Flughafen Zürich.

Unique (Flughafen Zürich AG) ist durch die Fusion bzw. Privatisierung der beiden Organisationen FIG (Flughafen Immobilien Gesellschaft) und FDZ (Flughafen Direktion Zürich) im Jahr 2000 entstanden.

Bereits kurz nach ihrer Gründung durchlebte der Flughafen Zürich und damit auch Unique (Flughafen Zürich AG) mehrere Krisen: Die Ereignisse des 11. Septembers 2001 und das Grounding der Swissair, damaligen Homecarrier. Parallel dazu begannen sich Anwohner rund um den Flughafen aufgrund fehlender politischer Leitlinien zusammenzuschliessen und Ziel und Zweck des Flughafens Zürich in Frage zu stellen. Mittlerweile gehört Josef Felder zu den krisenerprobtesten CEOs der Schweiz.

Unique (Flughafen Zürich AG) beschäftigt knapp 1700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gemeinsam mit 260 Flughafenpartnern, die insgesamt mehr als 21 000 Menschen beschäftigen, sorgt Unique (Flughafen Zürich AG) dafür, dass die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs Luftfahrt in Zürich zuverlässig funktioniert. Davon profitieren der Grossraum Zürich und der gesamte Standort Schweiz.

## La complexité de l'aéroport à Zurich-Kloten

Josef Felder est le CEO de Unique, organisation qui exploite onze aéroports à travers le monde, dont le plus important est celui de Zurich. Il doit fixer les priorités et faire en sorte que les moyens d'atteindre celles-ci soient à disposition. Dans un aéroport des concessions d'exploitation sont accordées à plusieurs entreprises. Mais c'est toujours l'aéroport qui est jugé responsable. La tâche est également rendue difficile par le fait que Zurich est une infrastructure nationale avec un encadrement cantonal; on peut se demander s'il est normal qu'un canton puisse massivement réduire une infrastructure nationale, comme cela pourrait être le cas avec l'initiative de plafonnement, qui vise à limiter les mouvements à 250 000 et à imposer un repos nocturne de neuf heures. Cela aurait comme conséquence un abandon des lignes longue distance. En outre, un plafonnement des mouvements laisse encore beaucoup de questions ouvertes.

Le grounding de Swissair a changé la donne. L'aéroport était dans la remorque de la compagnie à l'époque, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Financièrement, l'aéroport n'a jamais été favorisé par la Confédération, contrairement à la compagnie nationale. Pourtant l'aviation joue un rôle énorme en Suisse: en 2006, il y a eu 33 millions de passagers contre 160 millions en Allemagne. Par contre, la Suisse ne fait que peu de transport de marchandises, car elle a trop de restrictions pour cela: celle des vols de nuit et les interdictions de rouler pour les camions de nuit et les week-ends.

L'aviation privée est toujours acceptée dans cet aéroport. Cela est formellement souligné dans la concession d'exploitation. Celle-ci stipule également que l'aéroport doit être une plaque tournante internationale. La stratégie de l'aéroport va donc dans ce sens, même s'il est quatre fois plus petit que celui de Paris. Les alliances permettent d'ailleurs de renforcer cette fonction de plaque tournante, tant qu'existe une compagnie résidente comme Swiss.

L'avenir de l'aéroport se décide déjà maintenant. Il faut garantir l'évolution constante des passagers. Et enfin faire face aux nouvelles demandes en matière de sécurité. Ce qui représente le deuxième poste de frais, après les salaires.

jap

**Stichwort Übernahme der Swiss durch die Lufthansa. Deren wichtigste Flugplätze sind Frankfurt und München, wo das Nachtflugverbot aufgehoben wurde. Im Zusammenhang mit dem Luftverkehrsabkommen mit Deutschland muss man doch davon ausgehen, dass weder die Süddeutschen noch die Lufthansa ein grosses Interesse an einem florierenden Flughafen Zürich haben?**

Deutschland ist in doppelter Hinsicht an Zürich interessiert. Wenn die Lufthansa die Swiss gekauft hat, so aus einem Grund: Sie profitiert von den Direktflügen. Wir haben zwei tägliche Flüge von Zürich nach Bangkok, je einer durchgeführt von der Swiss und von Thai-Airways. Als Eigentümerin der Swiss profitiert die Lufthansa. Bestünde die Swiss nicht mehr, würden Thai-Airways oder eine andere Fluggesellschaft mehr Flüge anbieten oder sogar Passagiere über ihre Hubs absaugen. Das heisst, die Lufthansa ist so lange an einem Drehkreuz in Zürich interessiert, als es einen gesunden Heimmarkt in der Schweiz gibt, der Direktflüge verlangt.

Zweitens profitiert Süddeutschland direkt, weil der nächstgelegene Flughafen Zürich ist. Daran sind die Wirtschaft und der Tourismus in Süddeutschland durchaus interessiert. Der Flughafen Zürich wird alljährlich von einer Viertelmillion Passagieren mit Wohnsitz in Deutschland, mehrheitlich in Baden-Württemberg, für ihre Flugreise genutzt.

**Billiganbieter fliegen Punkt-zu-Punkt und arbeiten nicht mit Drehkreuzen. Warum geschieht dies meist nicht von Zürich aus?**

Zürich hat für einen Interkontinentalflughafen einen hohen Anteil an Low Cost Carrier. So fliegen mittlerweile rund 8,5 Prozent unserer Passagiere mit einer der sieben Günstig-Airlines, die Zürich bedienen. Sobald Easyjet wieder von hier aus fliegt, wie sie kürzlich angekündigt hat, wird sich dieser Anteil wohl noch erhöhen.

**Nicht nur Passagiere werden transportiert, sondern auch Güter. Wie steht es da?**

Für Zürich ist die sogenannte Belly-Fracht

wichtig, die in fertigen Containern unter dem Passagierdeck transportiert wird. Fracht im Europabereich geht allerdings an Zürich vorbei. Zum einen aufgrund des Nacht- und Sonntagsfahrverbots für Lastwagen: Die Fracht muss am frühen Morgen am Flughafen sein und auch am Wochenende transportiert werden können. Zum anderen ist das Nachtflugverbot ein entscheidender Hinderungsgrund. Fracht fliegt vor allem in der Nacht. Schliesslich wollen wir die Pakete am nächsten Morgen im Briefkasten haben. Mit dem Nachtfahrverbot und dem Nachtflugverbot grenzt die Schweiz also bewusst ein Geschäft aus.

**Kann der Flughafen Zürich von den bilateralen Abkommen und Schengen profitieren?**

Es profitiert vor allem die Schweiz. Für uns als Flughafenbetreiberin bedeutet Schengen, dass wir zusätzlich investieren müssen, um die Vorgaben zu erfüllen.

**Wäre der angestrebte gesamteuropäische Luftraum mit einheitlicher Überwachung für Zürich ein Vorteil?**

Die Bereinigung im europäischen Luftraum in den nächsten Jahren ist eine Notwendigkeit. Heute wird der europäische Luftraum von einer Vielzahl von Verkehrsleitzentren in unzähligen Ländern mit verschiedensten Softwaresystemen bewirtschaftet. Im ganzen nordamerikanischen Luftraum gibt es eine Organisation mit einem System und zwei Zentren. In Europa besteht Handlungsbedarf, das wurde von der europäischen Kommission und den Mitgliedsstaaten erkannt. Es geht nun darum, die Lufträume in sogenannte Functional Blocks, also grossräumigere Einheiten, zusammenzuführen.

**Eisenbahn und Luftfahrt haben eines gemeinsam. Man muss heute planen, was in zwanzig Jahren stehen soll. Können Sie sagen, wo wir in zwanzig Jahren stehen?**

Das möchten wir von der Gesellschaft wissen. Abgeleitet davon ergibt sich eine Antwort, wie der Luftverkehr in der Schweiz aussehen muss.

**Aber wenn Sie einen neuen Terminal oder eine neue Piste wollen, müssen Sie ja jetzt mit Planen beginnen?**

# Zunahme der Sicherheitskosten am Flughafen Zürich

Die fortwährende Erhöhung der Sicherheitsauflagen bewirkt eine anhaltende Zunahme der Sicherheitskosten am Flughafen Zürich. In den Jahren 2001 bis 2005 erhöhten sich die effektiven Sicherheitskosten von 84 auf 101 Millionen Franken. Dies entspricht einer Zunahme von 17 Millionen Franken in nur fünf Jahren. Im gleichen Zeitraum sind die Passagierzahlen aber um 3,1 Millionen oder 14,8 Prozent zurückgegangen. Der grösste Teil der über 100 Millionen Franken Sicherheitskosten geht an die Kantonspolizei Zürich (2005: 70 Millionen Franken; 2001: 65 Millionen Franken), welche im Auftrag der Flughafenbetreiberin die Passagiersicherheitskontrollen und den Schutz des Flughafens gewährleistet. Die höheren Sicherheitskosten waren von Unique (Flughafen Zürich AG) erwartet worden und liegen – was das Geschäftsjahr 2005 betrifft – auch innerhalb des Budgets.



Grund für den starken Anstieg der Kosten sind die zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen, welche nach den Ereignissen des 11. September 2001 weltweit getroffen werden mussten. Auch die Anpassung des Sicherheitsstandards an die EU wirkt sich negativ auf die Kosten aus. Während in vielen anderen europäischen Ländern die Sicherheit an Flughäfen zu den hoheitlichen Aufgaben gehört, müssen sämtliche Sicherheitskosten an Schweizer Flughäfen von den Betreibergesellschaften getragen werden. Dies ist einer der wettbewerbsverzerrenden Faktoren, welche die Schweizer Aviatik im Vergleich zum Ausland schwächt.

Das ist prinzipiell richtig. Das Problem ist allerdings, dass die Gesellschaft in aller Regel nicht langfristig denkt. Es interessiert, was heute ist oder in zwei, drei Wochen. Aber wie sieht die Gesellschaft in 20 Jahren aus?

**Aber von den Zuwachsraten her kann man ja sehen, wohin es geht. 20 mal 3 Prozent sind so aus der heutigen Ausgangslage her klar. Aber was passiert, wenn der nötige Ausbau nicht möglich ist? Bekommen die anderen Flughäfen der Schweiz mehr Verkehr?**

Die Frage ist, ob die anderen Flughäfen das bewältigen könnten. Es ist einmal mehr die Frage, mit welcher Entwicklung die Infrastruktur Schritt halten muss. Wenn wir im Jahr 2000 ein Interview geführt hätten, wäre Ihr grösster Vorwurf gewesen, dass am

Flughafen Zürich desolate Zustände herrschen würden. Menschen sassen damals auf dem Boden, und die Flieger mussten 20 Minuten kreisen, bis sie landen konnten. Wir hatten damals die Situation, dass wir Platz für 18 Millionen Passagiere hatten, aber 23 Millionen abfertigten. Es gibt nur zwei Arten von Flughäfen: die zu grossen und die zu kleinen. Wegen der Vorlaufzeit, die ein Flughafen braucht, um seine Infrastruktur anzupassen, ist ein Flughafen immer falsch dimensioniert. Deshalb müssen wir heute für die Zukunft planen.

**Ein Problem ist die Störungsanfälligkeit eines Flughafens. Der Betrieb ist ja von vielen Komponenten abhängig. Wenn der Zoll überlastet ist, stört das den ganzen Betrieb. Und wenn zu wenige Fluglotsen**

**da sind, können nicht so viele Flugzeuge landen. Aber auch die Sicherheit ist immer mehr ein Faktor und vor allem auch deren Kosten. Wie reagiert der Flughafen darauf, und wie ist das in anderen Staaten?**

Das ist tatsächlich eine Herausforderung im Moment. Wir müssen laufend mehr und schärfere Auflagen erfüllen und gleichzeitig die Kosten nach dem Verursacherprinzip weitergeben. Das führt zu einer Erhöhung der Sicherheitsgebühr. In vielen Staaten ist die Sicherheit im Luftverkehr eine hoheitliche Aufgabe. Nicht so in der Schweiz, wo der Passagier für seine eigene Sicherheit selber aufkommen muss.

**Ist dies europäisch so?**

Nein.

**Wie hoch sind prozentual die Sicherheitskosten in Zürich?**

Die Sicherheit ist inzwischen der zweitgrösste Kostenblock nach den Löhnen, also etwa 20 Prozent der Gesamtkosten. Das ist sehr viel Geld.

bw

## ad personam

**Josef Felder** wurde 1961 in Wolhusen, Luzern, geboren. Nach einer kaufmännischen Grundausbildung und Weiterbildung zum eidg.



dipl. Buchhalter/Controller begann er seine Karriere in einem Treuhandbüro. Er arbeitete danach in verschiedenen Funktionen im Rohstoffhandel, in der Automobilindustrie sowie in der Immobilienbranche. Heute verfügt er über eine 18-jährige Erfahrung im Luftfahrtgeschäft.

1989–1993 Buchhaltungschef Crossair; 1993–1998 Marketing-Chef Crossair; Product-Management Crossair; Stv. Direktor Crossair. 1998–2000 Direktor FIG (Flughafen Immobilien Gesellschaft).

Seit 30.3.2000 Chief Executive Officer Unique (Flughafen Zürich AG).