

Interview mit Thomas E. Kern, CEO des Flughafens Zürich

Mit zweimal Nein ein positives Signal aussenden

Thomas Pfyffer und Martin Arnold, Redaktion «Zürcher Wirtschaft»

Thomas E. Kern leitet seit bald vier Jahren als CEO die Geschicke der Flughafen Zürich AG. Die «Zürcher Wirtschaft» diskutiert mit ihm die wirtschaftliche Bedeutung des Systems Flughafen und dessen aktuelle Herausforderungen. Insbesondere lenken wir den Blick auf die kommende Flughafen-Abstimmung vom 27. November.

Der Flughafen Zürich AG geht es gut – eine Erfolgsmeldung jagt die andere. Geht das immer weiter so?

Die Entwicklung unseres Erfolges hängt hauptsächlich von der Entwicklung des Flugverkehrs ab. Wir gehen davon aus, dass sich in den kommenden 10 bis 20 Jahren bei den Passagierzahlen ein durchschnittliches Wachstum von 3 bis 4 Prozent einstellen wird. Diese langfristige Perspektive berücksichtigt, dass sich dazwischen punktuelle Nachfragerückgänge ergeben können. In diesem Sinne steht weiteren Erfolgsmeldungen am Flughafen Zürich nichts entgegen.

Die «landseitigen» Ausbaupläne sind gigantisch, Stichwort «The Circle». Kann die Flughafen Zürich AG diese grossen Investitionen überhaupt verkraften?

Mit «The Circle» soll am Flughafen Zürich ein innovatives Dienstleistungszentrum entstehen, das Büros und Hotels Platz bietet aber auch Ausbildungsstätten, kulturelle Angebote und andere Dienstleistungen beherbergen wird. Dazu nutzen wir zum einen eine verfügbare Fläche des Flughafens Zürich und deren hervorragende Standortqualität. Zum andern führen wir die bestehende Frequenz an Passagieren, Kunden und Mitarbeitenden mit diesem neuen Angebot zusammen. Die Flughafen Zürich AG wird dieses Projekt mit Partnern und Geldgebern realisieren. Dazu müssen das Baugesuch durch die Stadt Kloten bewilligt sowie künftige Mieter gesichert sein. Drittens muss sich eine minimale Rentabilität aus diesem Projekt schöpfen lassen.

«Ein Ja zur Vorlage wäre das falsche Signal an unsere deutschen Nachbarn.»



Thomas E. Kern: «Setzen wir heute die falschen Zeichen, rächt es sich mittelfristig.»

Fotos: Thomas Pfyffer

Sind all diese Voraussetzungen erfüllt, realisieren wir «The Circle» am Flughafen Zürich.

Welche Gründe motivieren Sie, neben dem Kerngeschäft weitere Geschäftsfelder wie Shopping voranzutreiben? Welche Bedeutung kommt diesen Aktivitäten zu?

Als börsenkotierte Unternehmung ist es unsere Pflicht, Wert zu generieren. Es ist absehbar, dass mittelfristig die Kapazität im Flugverkehr beschränkt ist. Wir müssen uns also strategisch mit der Herausforderung befassen, wie wir darüber hinaus Werte schaffen können. Basierend auf dem Fluggeschäft engagieren wir uns heute schon erfolgreich in den Sparten Detailhandel, Kommerz und zunehmend auch im Bereich der Dienstleistungen. Heute schöpfen wir 60 Prozent

unserer Einnahmen aus dem Flugverkehr, 40 Prozent aus dem Nicht-Fluggeschäft. Allerdings trägt dieser Bereich verhältnismässig mehr zum Ertrag bei, weshalb wir auch hier einen Schwerpunkt setzen. Mit «The Circle» wollen wir unsere künftige Dienstleistungsplattform bauen.

Der Flughafen ist auch als Arbeitgeber von Bedeutung. Wie gross ist die Zahl der Beschäftigten? Wie präsentieren sich die Perspektiven – finden sich genügend Mitarbeitende?

Am Flughafen Zürich arbeiten insgesamt rund 24 000 Menschen, die Flughafen Zürich AG beschäftigt etwa 1500 Mitarbeitende. Als Arbeitgeber sind wir beliebt und natürlich an einem hervorragend erschlossenen Punkt tätig. Viele unserer Mitarbeitenden sind von der Aviatik begeistert und tragen den typischen «Flughafen-Virus» in sich. Gewisse Fachkräfte finden wir heute in der

Schweiz aber in zu geringer Anzahl und müssen sie deshalb aus dem nahen Ausland rekrutieren.

Bilden Sie auch Lernende aus?

Selbstverständlich. In den verschiedensten Sparten sind wir für die Ausbildung von rund 30 Lernenden verantwortlich. Die Palette reicht von Mechatronikern bis zu Gärtnern, von Kaufleuten bis zu Informatikern. Wir lassen viel Herzblut in diese wichtige, zukunfts-trächtige Aufgabe einfließen und beschäftigen unsere Lehrgänger nach Möglichkeit weiter.

In der öffentlichen Diskussion spielt der Passagierverkehr eine grosse Rolle. Welche Rolle kommt dem Frachtverkehr zu?

Am Flughafen Zürich werden täglich mehr als 1000 Tonnen Fracht bewegt. Den Grossteil dieser Fracht führen Verkehrsflugzeuge in ihrem «Bauch» mit, die sogenannte «Belly-Fracht». Viele Langstreckenflüge sind wirtschaftlich auf diesen Frachtanteil angewiesen. Neben einem starken Heimmarkt und der genügenden Anzahl Transferpassagiere ermöglicht der Frachtverkehr die Rentabilität von Langstreckenflügen. Interessant zu wissen ist, dass wertmässig ein Drittel aller Schweizer Exportgüter das Land per Luftfracht verlässt.

Mit der Abstimmung vom 27. November steht der Flughafen erneut im Fokus der Politik. Wie beurteilen Sie die Situation und die Chancen?

Der Flughafen Zürich braucht jede Stimme, denn die Ausgangslage ist kritisch. Die Behördeninitiative II und der noch schärfere Gegenvorschlag dazu fordern ein Verbot jeglicher Pistenbauten. Das würde uns schaden. Mit zweimal Nein bekennen sich die Zürcherinnen und Zürcher zu ihrem Flughafen und sprechen sich für ein Ja zum Flughafen aus. Die Abstimmung ist insofern unnötig, als dass jede Pistenveränderung bereits heute einen referendumsfähigen Kantonsratsbeschluss voraussetzt. Somit gelangen entsprechende Vorlagen ohnehin vors Volk. Ein Ja zur Vorlage wäre aber auch das falsche Signal an unsere deutschen Nachbarn und nach Bern. Wir Zürcher würden demonstrieren, dass wir nicht bereit sind, zur Verbesserung der Situation beizutragen. Zudem hat auch die Wirtschaft von un-



«Wertmässig verlässt ein Drittel aller Schweizer Exporte das Land per Luftfracht.»

serer Bevölkerung das richtige Zeichen verdient: Wir stehen hinter unserem Flughafen, wollen die Wirtschaftsleistung nicht drosseln, und wir ermöglichen damit auch weiterhin Wohlstand und ein vernünftiges Wachstum.

Welche Zukunftschancen würden wir uns mit einem Ja zur Initiative und damit einem grundsätzlichen Nein zu möglichen Veränderungen am Pisten-system verbauen?

Der Flughafen Zürich wäre gebaut, so wie er heute ist. Wir würden einen grossen Teil unseres Handlungsspielraums verlieren und den Wirtschaftsmotor drosseln. So schön die aktuellen Erfolge unseres Hauptkunden Swiss und der Flughafen Zürich AG auch sein mögen, so schwierig ist es, der Bevölkerung die Gefahren der kommenden Abstimmung aufzuzeigen. Zumal spätere Generationen immer die Möglichkeit haben werden, sich über ein Referendum bei konkreten Vorlagen zu äussern.

«In den letzten 20 Jahren hat sich der Lärmteppich um zwei Drittel verringert.»

Gibt es aktuelle Pläne oder zumindest Vorstellungen, am Pisten-system etwas zu verändern?

Konkrete Pläne liegen heute nicht vor. Wir müssen aber auch künftig in der Lage sein, die im SIL-Prozess verbleibenden Varianten tatsächlich ausführen zu können. Dies betrifft beispielsweise die Verlängerung der Piste 28. Der Gegenvorschlag zur Behördeninitiative will zudem auch neue Schnellabrollweg verbieten. Hier geht es darum, mit zusätzlichen «Ausfahrten» von den Pisten diese effizienter nutzen zu können, was vor allem zu einem stabileren Flugbetrieb führen würde.

Wie hat sich der Flughafen-bedingte «Lärmteppich» in den letzten 20 Jahren eigentlich entwickelt? Gibt es Zahlen dazu?

Ein Flughafen dieser Grösse verursacht Lärm, heute und in Zukunft. In den letzten 20 Jahren hat sich jedoch der Lärmteppich bei gleichen Messmethoden um zwei Drittel

auf gut 30 Prozent der ursprünglichen Fläche reduziert. Die Triebwerke, welche die Hauptursache des Lärmes sind, werden stetig leiser. Insgesamt wird sich die Situation weiter verbessern. Der Grundkonflikt – Ruhebedürfnisse versus Mobilitätsbedürfnisse – bleibt aber bestehen und stehen mitunter im Zentrum meiner Aufgabe.

Welche Bautätigkeit gibt es ausserhalb der «Pistenfragen»?

Wir bauen intensiv und investieren durchschnittlich eine Million Franken pro Tag! Das neue Dock B, aber auch das Gebäude für die zentralisierte Sicherheitskontrolle im Herz des Flughafens sind Beispiele dafür. Beide Projekte werden am 1. Dezember 2011 dem Betrieb übergeben.

Wir sind darüber hinaus im Check-in 2 aktiv, wo eine Sanierung ansteht und planen neue Standplätze für Flugzeuge auf dem Flughafenareal. Mit all diesen und weiteren Massnahmen werden wir auch bei den periodischen Passagierbefragungen künftig als einer der besten Flughäfen der Welt wahrgenommen werden.

«Mit den laufenden baulichen Massnahmen bleiben wir in der Beliebtheitskala bei den Weltbesten.»

Wie haben die umliegenden Gemeinden und der Kanton vom bisherigen Wachstum am Flughafen profitiert?

Wir dürfen feststellen, dass die Anrainergemeinden des Flughafens Zürich in den vergangenen fünf Jahren doppelt so schnell gewachsen sind wie der Durchschnitt der Gemeinden im Kanton Zürich. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Die Erschliessung ist perfekt, der Flughafen ist als Arbeitsort interessant.

Teilweise lockt auch die reizvolle Landschaft mit grossen, weiten Flächen. Es bestehen aber lärmbedingte Einschränkungen beim Bauen, was den Gemeinden nicht jede Freiheit offen lässt. Die Flughafengemeinden profitieren massgeblich vom Flughafen und wissen dies auch zu schätzen, andererseits nehmen sie den Lärm in Kauf.

Welches ist Ihr Wunsch für die kommenden zwei Jahre?

Ich möchte meinen Wunsch dreiteilen: Mein vordringliches Anliegen betrifft die Abstimmung vom 27. November: Zweimal Nein bedeutet ein klares Ja zum Flughafen Zürich. Zweitens wünsche ich mir eine erfolgreiche Eröffnung der beiden bedeutenden Projekte Dock B sowie

Gebäude für die zentralisierte Sicherheitskontrolle mit Zuversicht entgegen. Zu guter Letzt sollte mög-

lichst bald eine tragfähige und zukunfts-trächtige Lösung mit unseren deutschen Nachbarn gefunden werden.

Zur Person

Thomas E. Kern (58) war bis Ende 2006 CEO der Globus-Gruppe und trat per Januar 2008 die Nachfolge von Josef Felder als CEO der Flughafen Zürich AG an. Er ist Schweizer, verheiratet und hat zwei Kinder. In seiner Berufstätigkeit bei Interio AG war er als Expansions- (1984 bis 1985) und als Unternehmensleiter (1986 bis 2000) tätig. Später engagierte er sich als Unternehmensleiter bei Globus Warenhäuser (2001) und seit 2002 bis 2006 als CEO der Globus-Gruppe.



ABACUS vi
version internet

E+S ASW

ABACUS Business Software – Version Internet

- > Vollständig neu in Internetarchitektur entwickelte ERP-Gesamtlösung
- > Skalierbar und mehrsprachig
- > Rollenbasiertes Benutzerkonzept
- > Unterstützung von Software-as-a-Service (SaaS)
- > Lauffähig auf verschiedenen Plattformen, Datenbanken und Betriebssystemen

www.abacus.ch



2657