



KANTON

SCHEIDUNGEN: Die meisten Ehen scheiterten in Zürich nach sechs Jahren **SEITE 23**

REGION

ZEITREISE: Kinder spielen in der Steinzeit Tischfussball und lernen, zu kochen **SEITE 20**

SOMMERSERIE

ZOLLBRÜCKE RHEINAU: Zur wechselvollen Geschichte zählen auch Schmuggler **SEITE 21**

«Ich will dem Osten nichts vorgaukeln»

Flughafenchef Thomas Kern will die Fluglärmdebatte versachlichen und fordert ein Abwägen der Gesamtinteressen. Für die Einwohner im Osten des Flughafens sind dies keine guten Nachrichten. Die Region dürfte mehr Lärm erhalten.

Können Sie dank der Wirtschaftskrise plötzlich wieder gut schlafen? Der Zürcher Fluglärmindex (ZFI) dürfte ja kein Thema mehr sein, nachdem die Flugbewegungen im ersten Halbjahr um acht Prozent zurückgegangen sind.
Thomas Kern: Die zurzeit rückläufigen Bewegungen entschärfen den ZFI höchstens kurzfristig. Die konjunkturelle Krise löst das Problem aber nicht. Der Grenzwert bleibt in Reichweite, wenn er nicht schon im vergangenen Jahr überschritten wurde. Denn der ZFI-Bericht wird ja jeweils erst im Herbst für das Vorjahr veröffentlicht.

Sie sind kein Freund des ZFI...

Dem Index liegt eine gute Absicht zugrunde. Dem Flughafen soll ein moderates Wachstum ermöglicht werden, und es sollen geeignete Mittel für den Bevölkerungsschutz bereitgestellt werden. Der Flughafen hat sich gegen den ZFI ausgesprochen, weil wir sahen, dass er eine plafonierende Wirkung zeigen wird. Wir haben aber nicht damit gerechnet, dass dies derart rasch nach der Volksabstimmung der Fall sein wird.

Mit einer längeren Nachtruhe könnten Sie die Bevölkerung beruhigen und den ZFI-Wert entlasten, zumal Nachtflüge in der Berechnungsformel deutlich stärker gewichtet werden.

Auswirkungen auf den ZFI würden sich erst ergeben, wenn wir schon ab 22 Uhr nicht mehr fliegen. Auf diesen Zeitpunkt ist in der Formel die

«Es ist fraglich, ob die Personen, die willentlich hierherziehen, zum ZFI gezählt werden sollen»

Tag-Nacht-Grenze eingesetzt worden. Dies ist aber aus betrieblichen Gründen nicht möglich. Unserer Dreikreuzfunktion könnten wir so nicht mehr nachkommen. Mit der beantragten Verlängerung der Nachtflugsperre zwischen 23 und 6 Uhr können wir diese gerade noch erfüllen.

Derzeit kann aber noch bis 24 Uhr geflogen werden. Und dies weil Unique gegen das eigene provisorische Betriebsreglement rekurriert hat.

Den Rekurs haben wir nicht wegen der Nachtruhe erhoben, sondern we-

gen des An- und Abflugregimes. Wir sind der Meinung, dass wir, wenn wir uns zeitlich ein derart enges Korsett auferlegen, tagsüber etwas flexibler agieren können müssen. Ausserdem haben auch andere Organisationen Rekurs eingelegt.

Die Zürcher Regierung hat als Lösung des ZFI-Problems ins Spiel gebracht, die Neuzuzüger nicht mehr zu berück-

«Wir wollen nicht eine Region entlasten, weil sie uns besser gefällt als eine andere»

sichtigen. Ist das ein Ansatz, der beim Flughafen auf Zustimmung stösst?

Das ist eine politische Frage, über die die Volkswirtschaftsdirektion und der Regierungsrat entscheiden müssen. Für mich ist fraglich, ob jene Personen, die im Bewusstsein der Lärmproblematik willentlich in die Region ziehen, hinzugezählt werden sollen und in der Folge den Flughafenbetrieb einschränken könnten.

Glauben Sie überhaupt noch an den Flughafen Zürich? Sie investieren in Indien und Lateinamerika, in Kloten soll ab 2012 für eine Milliarde ein Dienstleistungszentrum entstehen.

All diese Engagements schränken den Flughafen nicht ein. Sie sichern den Hauptbetrieb vielmehr für die kommenden Generationen ab. Wir investieren auch, um Schwankungen in der Aviatik über unsere anderen Geschäftsfelder auffangen zu können. Die Engagements im Ausland halten sich übrigens finanziell in engen Grenzen.

Vorerst bleiben Sie bezüglich Fluggeschäfte trotz Krise optimistisch?

Wir müssen den Gürtel derzeit schon enger schnallen. Aber wir haben keines unserer Grossprojekte gestoppt. So beginnt demnächst der Vollausbau der Skymetro, das neue Dock B wird erstellt. Diese strategischen Ziele ziehen wir durch, um für die Zukunft gerüstet zu sein.

Wie soll der Flughafen Zürich in dieser Zukunft befliegen werden?

Angesichts der historisch gewachsenen Strukturen ist der Flughafen Zürich



«Der Ostanflug belastet gesamthaft weniger Personen als der Südanflug», sagt Flughafenchef Thomas Kern. Bild: Heinz Diener

auf Anflüge von Norden und Abflüge in Richtung Westen ausgerichtet. Das wäre aus lärmtechnischen und betrieblichen Gründen die beste Lösung. Diese wird indes durch die einseitige deutsche Verordnung mit ihrem Überflugsverbot über deutschem Gebiet verunmöglicht.

Dies dürfte vorerst so bleiben. Was heisst das für die betroffenen Regionen?

Wir müssen eine Lösung finden, die im Gesamtinteresse am besten ist. Bereits seit Jahren verfolgen wir diesel-

ben Grundsätze: Erstens hat Sicherheit oberste Priorität. Zweitens sollen möglichst wenige Personen durch Lärm belästigt werden. Drittens sollen möglichst wenige Menschen neu behelligt werden. Dies bilden auch die Varianten ab, die im SIL-Prozess entwickelt wurden, in dem die langfristige Entwicklung des Flughafens und der Region umrissen wird.

Das läuft darauf hinaus, dass es im dünn besiedelten Osten noch mehr Lärm geben wird, im Süden weniger.

Wir wollen nicht eine Region ent- und die andere belasten, weil uns die eine mehr gefällt als die andere. Unser Ziel ist eine sachliche Abwägung aller Interessen. Die Variante mit mehr Ostanflügen führt im Vergleich zu Südanflügen zu einer gesamthaft geringeren Anzahl belasteter Personen. Das gilt es in dieser nicht einfachen Frage zu berücksichtigen. Ich will damit die Bewohner im Osten des Flughafens nicht erschrecken, aber ich will ihnen auch nichts vorgaukeln.

INTERVIEW: OLIVER GRAF UND JAKOB BÄCHTOLD

Vom Flughafendirektor, der direkt ins Meer springt

Die Sommerserie des «Landboten» beleuchtet die Probleme, mit denen sich andere Flughäfen der Welt herumschlagen (siehe Seite 23). Gibt es einen Airport, dessen Schwierigkeiten Sie gerne übernehmen würden?

Thomas Kern: Nein, Zürich hat genügend eigene spannende Problemstellungen (lacht). Aber Spass beiseite, jeder europäische Flughafen kämpft heute im Prinzip mit denselben Problemen. Das ist insbesondere der Konflikt zwischen Mobilität und Lärm. Zudem besteht eine zunehmende Regulierungsdichte, die auch höhere Kosten verursacht.

Gibt es keinen Flughafendirektor, den sie um seine Arbeit beneiden?

Wenn Sie mich so fragen – Male auf den Malediven wäre ein Traumflughafen. Der Chef arbeitet dort immer bei schönem Wetter, kennt auf seiner einsamen Insel keine Fluglärmprobleme und kann von seinem Büro aus direkt ins Meer springen.

Andere Flughäfen werden durch Streiks lahmgelegt, weitere kämpfen mit grossen Sicherheitsproblemen. Ist der Fluglärm, mit dem sich Zürich herumschlägt, da nicht ein vergleichsweise geringfügiges Problem?

Wenn man Lärm im Extremfall mit Hunger vergleicht, dann ist es ganz klar ein Luxusproblem. In einer modernen Gesellschaft ist der Lärm aber ein ernst zu nehmendes Problem.

Und mit einem Flughafen ist auch immer automatisch Lärm verbunden.

Leider ist dem so. Er wird mit dem technischen Fortschritt aber immer geringer. Um auf Ihre vorige Frage zurückzukommen: Mein Lieblingsflughafen ist wegen seiner Lage und Infrastruktur Zürich. Und mein Traumflughafen wäre Zürich mit geräuschlosen Flugzeugen. (og/bä)

ZUR PERSON

Thomas E. Kern, CEO Unique (Zürich Flughafen AG)

Seit Januar 2008 amtiert Thomas E. Kern als Direktor des Flughafens Zürich. Zuvor hatte der studierte Jurist und Ökonom der Globus-Gruppe vorgestanden. Der 56-Jährige ist nach Josef Felder erst der zweite Direktor der Betreiber-gesellschaft des Flughafens Zürich seit deren Privatisierung (der Kanton Zürich ist mit 33 Prozent der Aktien aber noch immer der grösste Einzelaktionär).

Die Wahl zum Flughafendirektor war auch von kritischen Tönen begleitet. Thomas Kern, der in Zumikon lebt, hatte sich als Mitglied der IG Chapf gegen die Einführung der Südanflüge gewehrt.

Unique sah kein Problem: Der designierte Chef habe mit seinem Rekurs die Rechte wahrgenommen, die jedem Bürger zustünden, teilte das Unternehmen mit. Auch der frühere «Schneiser» glaubt, dass ihn die Vorgeschichte nicht belastet: «Als Flughafenchef bin ich neutral und behandle alle Interessen gleich.» Alle Projekte würden klar nach den festgelegten Grundsätzen des Unternehmens behandelt. So würden alle Vorhaben unter dem Aspekt der Sicherheit realisiert. Zudem sollten so wenig Personen als möglich belästigt werden, sagt Kern. (og/bä)