

## «Ich verstehe diese Wut, ich habe sie auch!»

**Unique-VR-Präsident Andreas Schmid über Kommunikation, Kapazitätswünsche und die nächsten Schritte des Flughafens in Sachen gekröpfter Nordanflug.**

Interview: Andreas Bantel, Noiseletter.ch

Noiseletter: Herr Schmid, viele Leute im Osten und Süden empfinden den Flughafen als Nachbarn ohne Anstand. Trifft Sie das?

Andreas Schmid: Ja.

Weshalb?

Schmid: Weil meine Nachbarn wissen, dass ich ein Nachbar *mit* Anstand bin.

Da werden Sie offensichtlich anders wahrgenommen, als Sie sich geben möchten.

Schmid: Sehen Sie: Wir versuchen, den Flughafen nicht bloss auf den Lärm zu reduzieren, sondern auch auf den Nutzen aufmerksam zu machen. Dass uns dies nicht immer gelingt, ist uns bewusst. Wir müssen noch weitere Anstrengungen unternehmen. Die Frage wird aber teilweise auch sehr selektiv wahrgenommen, weil man den Nutzen in der jetzigen Situation der Betroffenheit zu wenig sehen kann – verständlicherweise. Die Last, oder die Belästigung durch den Lärm steht seit vier Jahren im Vordergrund.

Sie haben auch wacker dazu beigetragen. Kein einziger Vertreter der Geschäftsleitung kam je in eine der betroffenen Gebiete und hätte die Betroffenen persönlich informiert. Das war schön.

Schmid: Falsch, schlicht falsch. Ich kenne kein einziges Unternehmen, welches sich dies leistet: Ein Geschäftsleitungsmitglied, Herr Staffelbach, nimmt ausschliesslich den Kontakt mit den politischen Entscheidungsträgern und mit der betroffenen Bevölkerung wahr. Zudem haben wir eine ganze Abteilung „Anwohnerschutz“, die sich umfassend um die direkten Anliegen der Bevölkerung kümmert. Und zudem: wir sind eine gemischwirtschaftliche AG mit Sonderrechten des Kantons Zürich. Und gerade diese Sonderrechte umfassen gemäss Flughafengesetz die Anliegen der Bevölkerung.

Das Problem ist nur, dass Ihr Herr Staffelbach an keiner Veranstaltung, weder in Schwamendingen noch in Gockhausen oder Pfaffhausen je gesehen wurde.

Schmid: Dann wurde er nicht angefragt.

Das ist genau der Punkt: Sie gehen davon aus, er müsse eingeladen werden. Dabei will doch der Flughafen etwas von den Betroffenen, und nicht die Betroffenen von Ihnen. Ausserdem müsste so ein Gespräch doch Sache des CEO sein.

Schmid: Herr Felder war schon an unzähligen Veranstaltungen, ebenso Andreas Schmid.

Von den Betroffenen wurden Sie beide jedenfalls noch nie gesehen. Und nochmals: Weshalb müssen die Betroffenen Sie einladen, wenn Sie es sind, die etwas von uns wollen?

Schmid: Meine Antwort ist ganz einfach: Wir bemühen uns, den politischen Entscheidungsträgern und den Betroffenen direkt Rede und Antwort zu stehen.

Das zeigen Sie damit, dass Sie dieses Interview führen. Die Wahrnehmung der Betroffenen ist aber eine ganz andere: Sie sehen in den Mitgliedern des Unique - Managements moderne Freibeuter, die sich um die Folgen ihrer Raubzüge schlicht foutieren.

Schmid: Wenn dieser Eindruck entsteht, tut mir das Leid. Dann machen wir es tatsächlich zu wenig gut oder falsch. Dann müssen wir etwas verbessern. Das ist weder unsere Haltung noch unsere Art. Mir ist bewusst, dass Wahrnehmung gleich Realität ist.

Der Verwaltungsrat ist für die langfristige Strategie des Unternehmens verantwortlich. Jetzt befindet sich das Unternehmen in einer strategischen Sackgasse. Hat der VR in der Frage der langfristigen Planung der Flugrouten versagt?

Schmid: Nein. Der Unique-VR hat nicht versagt, die Strategie des Unternehmens hat nicht versagt. Wir haben politisch versagt. Ich zeige damit keineswegs mit dem Finger auf einen Kantonsrat, einen Regierungs- oder Bundesrat: Wir gesamthaft haben politisch versagt: Wir haben es nicht fertig gebracht, mit der Lärmfrage umzugehen. Bei jedem anderen Verkehrsträger versucht man, die Immissionen zu konzentrieren. Bloss hier hat man den irren Glauben, man löse das Problem, indem man den Lärm auf möglichst viele Betroffene verteilt - unter der Bezeichnung „Demokratisierung des Lärms“. Ich sagte bereits vor vier Jahren: Mit der Demokratisierung des Lärms haben wir die Demokratisierung des Widerstands. Genau das haben wir jetzt erreicht!

Dann haben Sie offenbar Ihr Top-Management nicht im Griff: Noch 2001 präsentierte CEO Josef Felder an einer Pressekonferenz im Oktober das „Dual Landing“ (das gleichzeitige Anfliegen von Osten und Süden) als valable Variante, ohne mit einem einzigen Wort auf die von Ihnen nun genannten Gefahren hinzuweisen.

Schmid: Das hat mit „nicht im Griff haben“ nichts zu tun. Das war eine ganz normale, sachliche Auseinandersetzung mit den verschiedenen Varianten, die wir damals für das Konsultativorgan des Regierungsrates für den „Runden Tisch“ vornehmen mussten. Wir mussten die verschiedenen Möglichkeiten auf ihre Machbarkeit prüfen.

Sie sagten, Sie seien schon vor vier Jahren gegen die Fluglärmverteilung eingetreten. Ihr CEO hat an dieser Konferenz – notabene 2001 - die Risiken der Verteilung aber mit keinem Wort erwähnt. Mehr noch: Er hat gar den Nordanflug als „teurere“ Lösung hingestellt als das Dual Landing.

Schmid: Wir hatten die Aufgabe, unsere Varianten im Rahmen des SIL-Prozesses (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) und dann für den „Runden Tisch“ aufzuarbeiten, die Machbarkeit zu überprüfen und die Auswirkungen aufzuzeigen. Wir haben diese

Varianten zu diesem Zeitpunkt ganz bewusst nicht gewertet. Ich sage Ihnen: Wir hatten schon damals intensivste Diskussionen darüber, was diese Varianten bedeuten und was das in der Wahrnehmung der betroffenen – auch der künftig betroffenen – Bevölkerung heisst. Diesen Auftrag der Politik an das Unternehmen hat das Management wahrgenommen und erfüllt. Der Verwaltungsrat sagte dem Management damals klar und deutlich: Das Management darf sich jetzt zu dieser Frage nicht politisch äussern.

Das war ein Fehler.

Schmid: Nein, das war es nicht. Wir hatten damals den Auftrag, das rein auf die Machbarkeit hin zu prüfen. Haben Sie einmal meine Reden an den Generalversammlungen gelesen?

Nein.

Schmid: Ich sagte von Anfang an, wohin diese unsägliche Politik der Lärmverteilung mit dem Flughafen führt. Deshalb macht es mich auch betroffen, wenn man dem Flughafen immer bloss unterstellt, wir wollten einen Mega-Hub, wir seien grössenwahnsinnig.

Sind Sie es nicht?

Schmid: Wir sind in der Frage des Fluglärms das Hauptangriffsobjekt. Da schlägt man oft den Sack und meint den Esel.

Und wer ist der Esel?

Schmid: Die Situation „verchachtet“ hat unsere Politik und das liegt schon viele Jahre zurück.

Schön, da müssen Sie niemanden beim Namen nennen. Was ist der nächste Schritt bei der Einführung des gekröpften Nordanfluges?

Schmid: Uns wird vorgehalten, dass wir Versprechungen nicht einhalten. Wir arbeiten sehr dezidiert und zielorientiert am gekröpften Nordanflug. Das ist für uns nicht die beste Lösung. Doch unser Ziel ist es, möglichst wenige neue Betroffene zu schaffen. Das können wir nur mit der Ausrichtung auf Norden erreichen. Weil wir den Anflug über Süddeutschland nicht halten können, müssen wir nun eine Alternative anbieten. Nur so können wir die zusätzlichen Ost- und Südanflüge reduzieren.

Also bloss reduzieren?

Schmid: Die Zielsetzung ist, sie wegzubringen.

Und was ist nun der nächste Schritt?

Schmid: Wir haben die Initiative ergriffen: Wir treiben das mit eigenen Leuten und zusätzlichen Experten auf unsere Kosten voran. Ich kann Ihnen ganz klar sagen: Wir behalten die Initiative und werden der Öffentlichkeit mitteilen, wie der Zeitplan

konkret aussieht. Wir werden ihn kommunizieren, sobald er mit den politisch verantwortlichen Stellen besprochen ist.

Bis wann wird er eingeführt sein?

Schmid: Nur soviel: Brauchbares gibt es schneller und Perfektes später. Wir brauchen jetzt Tatbeweise. Wir sprechen ja einerseits von der Nordausrichtung, andererseits sind wir, um den Betrieb aufrecht erhalten zu können, gezwungen, auf der Piste 34 ein ILS zu installieren. Ich verstehe, dass das oberflächlich betrachtet von aussen wirkt, als wollten wir die Nordausrichtung gar nicht. Wir werden aufzeigen, was wir punkto Nordanflug bis wann erreichen können. Diesen Tatbeweis werden wir erbringen. Diese Verantwortung und Leadership übernehme ich. Daran können Sie mich messen.

Das werden wir machen. Bloss: Der Geköpfte Nordanflug ist ja bereits heute möglich – und zwar radar- und ILS-geführt, also allwettertauglich. Ihr „Zeitplan“ tönt einmal mehr nach einem Abwiegelungsversuch.

Schmid: Haben Sie noch etwas Geduld. Wir klären das mit den politischen Stellen verbindlich ab – und dann informieren wir darüber.

Wann wird das sein?

Schmid: Es ist bekannt, dass das Meeting mit den politisch Verantwortlichen am 24. März stattfindet. Die Idee ist, daran anschliessend zu informieren.

Welche Kapazitäten braucht denn dieser Flughafen Ihrer Ansicht nach?

Schmid: Unternehmerisch gesehen brauchen wir vor allem eine Optimierung. Das heisst nicht einfach Bewegungswachstum: Mich interessiert, dass dieses Unternehmen nachhaltig Gewinne erwirtschaften kann. Prognosen stellen wir keine. Seit ich Präsident bin, haben wir nie Prognosen kommuniziert. Alle Zahlen, die herumgeboten werden sind entweder aus Umweltverträglichkeitsberichten oder zeigen lediglich, was mit dem heutigen Pistensystem und den entsprechenden Flugrouten machbar ist. Der Markt gibt vor, wie der Flughafen wächst. Ob wir einen Deckel machen wollen, bleibt ein Entscheid der Politik. Das Instrument dafür, die direkte Demokratie, haben wir.

Wachstum ohne Grenzen also?

Schmid: Es gibt Planungsgrundlagen, die wir aus Gründen der Umweltverträglichkeit liefern müssen, doch keine Zielgrössen. Wir müssen uns ganz klar bewusst sein: Die Schweiz kann nicht Wachstum fordern, von unserem Bundesrat ein Wachstumsprogramm verlangen und gleichzeitig den Luftverkehr stagnieren lassen. Da müssen wir realistisch sein. Doch wir müssen wissen, wie wir mit dem Wachstum umgehen wollen. Wie wir die positiven Seiten bewältigen wollen, ist jedem klar. Für die negativen Seiten, die Immissionen, müssen wir gemeinsam eine Lösung finden.

Weshalb nannte Josef Felder an der letzten Medienkonferenz die Zielgrösse von 350'000 Bewegungen?

Schmid: Josef Felder nennt keine Zielgrößen. Diese Zahl stammt von der gemeinsamen Medienkonferenz des Regierungsrates und uns im letzten Oktober: Damals sagten wir, wir wollen die Nordausrichtung, was mit dem bestehenden Pistensystem und dem heutigen Betriebsreglement maximal etwa 350'000 Bewegungen möglich macht. Alles andere benötigt eine Systemänderung, zum Beispiel ein Dual Landing. Und dazu sagten wir klar: Diese Pläne bestehen bei uns nicht.

Sie wollen also kein Dual Landing?

Schmid: Ganz klar: Nein.

Der gekröpfte Nordanflug wird aber zu einer tieferen Kapazitätsgrenze führen, lässt er doch weniger Anflüge pro Stunde zu. Nehmen Sie das in Kauf?

Schmid: Ich kann Ihnen nicht sagen, wie hoch die Kapazitätsgrenze mit dem gekröpften Nordanflug ist. Ich kann Ihnen aber folgendes sagen: Wir müssen jetzt liefern. Auch wenn wir nur die zweitbeste Lösung realisieren können – nämlich den gekröpften Nordanflug – und uns diese Kapazitäten wegnehmen sollte, müssen wir mit dem umgehen können. Die beste Lösung bleibt nach wie vor der herkömmliche Nordanflug.

Sie sind also bereit auf die neuen Flugrouten zu verzichten, auch wenn Sie damit keine 350'000 Bewegungen erreichen können?

Schmid: Es gibt nur etwas: Wenn wir mit unserer Forderung nach einer Nordausrichtung glaubwürdig bleiben wollen, dann müssen wir diese Forderung jetzt auch umsetzen. Wenn wir nun unter dem Druck der deutschen Verordnung Anflugrouten wie den Gekröpften einführen müssen, die eine Kapazitätseinschränkung zur Folge haben, dann müssen wir mit dieser umgehen können. Wir können den Flughafen nur mit der Unterstützung der Mehrheit der Bevölkerung nachhaltig betreiben.

Wieso halten Sie sich denn überhaupt an diese protektionistische Forderung aus Deutschland?

Schmid: Schauen Sie: Die rebellische Seite in mir sagt mir klar: „Halt dich einfach nicht daran!“ Die unternehmerische, verantwortungsbewusste Seite in mir sagt: „Es ist unsere Pflicht und Schuldigkeit in diesem Binnenland Schweiz, dass wir diesen Flughafen nicht so gefährden, dass das Gesamtsystem – und das ist es nun einmal – zusammenbricht.“ Beim Grounding der Swissair haben wir gesehen, wie schnell dies gehen kann.

Nun haben Sie schon wieder ein neues Betriebsreglement eingereicht, das zusätzliche 50'000 bis 100'000 Leute beschallt. Das steht doch im krassen Widerspruch zu Ihrem Wunsch, möglichst wenige Leute neu mit Flugschneisen einzudecken.

Schmid: Sie müssen wissen: Wir haben vom BAZL eine Auflage mit einer Deadline erhalten, dieses Betriebsreglement einzureichen. Und Sie müssen wissen, welche

Inhalte des Betriebsreglements auf Wunsch von Unique und welche aufgrund der deutschen Verordnungen und Sicherheitsauflagen hineingekommen sind.

Sie haben damit einen Flächenbrand ausgelöst.

Schmid: Sie sprechen den Wide left turn an. Nein, wir haben keinen Flächenbrand ausgelöst. Es ist eine Sicherheitsauflage des BAZL, die uns dazu gezwungen hat. Wir müssen bestimmte Flugrouten entflechten.

Es kann Ihnen ja nur darum gehen, die Kapazitäten zu steigern. Bis heute wurde mit diesem Regime geflogen – und niemand kam auf die Idee, das sei gefährlich.

Schmid: Nochmals: Es handelte sich um keine Kapazitäts- sondern um eine Sicherheitsfrage, der wir ultimativ nachkommen mussten.

Sie schlagen Martin Candrian zur Zuwahl in den VR vor. Candrian ist über seine Firma Candrian Catering AG Mieter von Unique und hat damit einen offensichtlichen Interessenkonflikt.

Schmid: Der Mietzins seiner Firmen beträgt etwa 0.2 Prozent des Gesamtumsatzes des Flughafens und rund 1 Prozent des Umsatzes seiner Unternehmungen insgesamt. Daran können Sie selbst ablesen, welche Bedeutung dieses Kundenverhältnis hat.

Candrian ist zudem Vorstandsmitglied des „Komitees für ein weltoffenes Zürich“. Damit wird diese Gruppierung erstmals im VR des Flughafens vertreten sein – angesichts des momentanen Konflikts mit der Bevölkerung ein unsensibles Vorgehen.

Schmid: Herr Candrian wurde sicher nicht als Mitglied des Komitees Weltoffenes Zürich zur Wahl in den Verwaltungsrat vorgeschlagen. Herr Candrian hat übrigens, nach dem vereinbart war, ihn der Generalversammlung zu Wahl vorzuschlagen, seinen Rücktritt als Vorstandsmitglied des Komitees vollzogen.

Der zweite Kandidat, Kaspar Schiller, ist Partner der Winterthurer Kanzlei Schiller Denzler Dubs. Seine Partnerin Regula Dettling Ott betreut heute umfangreiche Mandate von Unique.

Schmid: Das ist falsch. Frau Dettling Ott betreut kein einziges Mandat von Unique.

Letzte Frage: Haben Sie überhaupt noch Spass an Ihrem Amt?

Schmid: Mich macht das Ganze persönlich sehr betroffen. Und ich kenne die Betroffenheit der Bevölkerung. Ich kann sie nachvollziehen. Wer in guten Treuen im Süden Wohnsitz genommen hat – sei das vor drei, vor fünf oder vor sechs Jahren – und heute neu von diesem neuen Anflugverfahren betroffen ist, wer heute den Eindruck hat, alle seine rechtsstaatlichen Möglichkeiten seien ihm genommen worden, der hat heute zu Recht eine Wut! Ich habe sie auch. Wenn Sie mich nun fragen haben Sie noch Freude an Ihrer Aufgabe, so kann ich Ihnen sagen: Ich schaue es als meine Pflicht an, das, was wir wollen und versprochen haben, auch

umzusetzen. Darum geht es jetzt – und das ist für mich letztlich auch ein Teil einer Milizaufgabe.

*Nachdruck, auszugsweise oder integral, nur mit Quellenverweis „Noiseletter.ch“ gestattet.*