

Komitee "Weltoffenes Zürich": Newsletter April 2022

Unter dem Titel Komitee-Stimmen äussern sich in diesem Blog Mitglieder des Komitees Weltoffenes Zürich regelmässig zu Themen, die wichtig sind für den Standort und dessen Anbindung an die Welt.

Aktuell fragen wir nach bei **Dr. Thomas O. Koller**, Gründer und Inhaber der Vector Communications AG. Die Rubrik ist auch Teil des monatlich erscheinenden Newsletters des Komitees, der über [diesen Link](#) abonniert werden kann. Vielen Dank für das Interesse!

Herr Koller, Sie haben das Komitee Weltoffenes Zürich von 1986 bis 1991 und ab 1996 bis 2020 als Geschäftsführer geprägt. Sie haben manches Auf und Ab der Luftfahrt sehr nahe miterlebt. Ein Einschnitt wie die Coronakrise ist aber auch für Sie neu. Was denken Sie – wird die Krise die Luftfahrt nachhaltig verändern?

Da gilt es zu differenzieren. Im Business-Bereich wird wohl tatsächlich eine gewisse Substitution stattfinden, weil man gemerkt hat, dass etwa für technische Diskussionen nicht zwingend ein persönlicher Kontakt nötig ist. Das geht auch über Zoom und Co. Sobald es aber um Verhandlungen geht, um Vertragsabschlüsse, um Themen, die gegenseitiges Vertrauen brauchen, ist der persönliche Kontakt unabdingbar. Hier ist der Geschäftsreiseverkehr ohne Alternative. Ich erwarte aber, dass zunächst der Freizeitverkehr anzieht. Das Angebot ist für die Airlines einfacher planbar und die Nachfrage stimmt: Die Leute haben es nach zwei COVID-Jahren satt, zu Hause zu sitzen.

Was erwarten Sie von der Politik, damit sich die Luftfahrt wieder gut zurück in die Normalität entwickeln kann und die gute internationale Anbindung Zürichs und der Schweiz gewährleistet bleibt?

Die Politik soll Planungssicherheit herstellen. Die Rahmenbedingungen für den Flughafen und die Airlines müssen stabil sein und den Hubbetrieb ermöglichen. Zentral ist dabei: Erst günstige Betriebszeiten in den Randstunden ermöglichen den Betrieb eines attraktiven Interkontinentalnetzes. Auch die Raumplanung muss verlässliche Rahmenbedingungen garantieren. Angesichts der langen Investitionszyklen der Industrie müssen sie über zwei oder mehr Jahrzehnte Bestand haben. Klar zu kurz kommt die Anerkennung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt. Lippenbekenntnisse helfen nicht. Der LUPO, der Luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrats, skizziert den Handlungsbedarf zwar treffend. Wenn er allerdings in der Schublade verschwindet, nützt alles nichts. Und zuletzt: Die Bemühungen der Industrie, den Lärm und den CO₂-Ausstoss zu reduzieren, werden kaum honoriert. Das muss ändern, sonst fehlen die Anreize für einen nachhaltigen Umbau der Luftfahrt.

An Krisen mangelte es in der Luftfahrt auch vor der Covid-19-Pandemie nicht. 2001 haben Sie das Grounding der Swissair miterlebt. Wie überraschend kam das Ende der nationalen Airline damals für Sie?

Aus der Zeit heraus war es sehr überraschend, rückblickend weniger. Nach dem Absturz von SR111 bei Halifax herrschte nebst grosser Trauer auch eine trotzige Stimmung, die man als „lautes Pfeifen im dunklen Wald“ bezeichnen könnte. Manch einem dämmerte, dass die Hunter-Strategie risikobehaftet war und dass der Hub mit bis zu 50 Prozent Transferpassagieren kaum mehr zu managen war. 9/11 war dann der Tropfen, der das Fass

zum Überlaufen brachte. Insofern fällt die Beurteilung, auch meine persönliche, zwiespältig aus: Es gab warnende Vorzeichen. Und doch kam das Ende überraschend.

Also war der Schock gross?

Ja, das Grounding ist „eingefahren“, auch mir. Die Swissair war eine nationale Institution. Sie galt als fliegende Bank. Das Grounding brachte Gewissheiten zum Einsturz. Das hat eine ganze Generation geprägt. Auch in der Region hat es Spuren hinterlassen. Gerade meine Wohngemeinde Kloten hat gelitten. Das Budget geriet aus den Fugen. Der Steuerfuss stieg schmerzlich.

Auf die Swissair folgte die Swiss – diese konnte nun am 1. April ihr 20-Jahre-Jubiläum feiern. Bis zur Coronakrise entwickelte sie sich prächtig, ja sie war die Ertragsperle im Lufthansa-Konzern. Hand aufs Herz: Haben Sie diese Erfolgsgeschichte im Jahr 2001 vorausgesehen?

Die Swiss folgte nicht einem linearen Erfolgspfad. Am Anfang hat es doch stark gerumpelt, um es salopp zu sagen. Lange hat man über die richtige Grösse der Gesellschaft gestritten. Die Beteiligung der öffentlichen Hand an der Swiss stiess im bürgerlichen Lager zudem auf ordnungspolitisch motivierten Widerstand. SVP und der Bund der Steuerzahler kämpften an vorderster Front gegen den 300-Millionen-Kredit für die Beteiligung des Kantons Zürich an der Swiss – glücklicherweise erfolglos. In den ersten Jahren unseres Jahrhunderts jagte dann eine Volksinitiative die nächste. Sie richteten sich grundsätzlich gegen den Hub und den Luftverkehr. Erst nach 2010 begann das abzuklingen. Nachdem der Einbruch der Finanzkrise überwunden war, hat die Swiss dann im Lufthansa-Verbund wirklich „abgehoben“.

Welche Rolle spielte das Komitee Weltoffenes Zürich in diesen ereignisreichen Jahren mit Grounding und Aufbau der Swiss?

Wir waren im Abstimmungskampf um die Beteiligung des Kantons Zürich an der Swiss sehr aktiv. Dass die Swiss abheben konnte, ist, in aller Bescheidenheit, unter anderem darauf zurückzuführen, dass das Komitee „Weltoffenes Zürich“ zusammen mit der IG Flughafen und einem überparteilichen Komitee den Abstimmungskampf um die Beteiligung von 300 Millionen Franken durch den Kanton Zürich gewinnen konnte. Die Zürcher Beteiligung war eine Voraussetzung für den Bund, sich selbst zu engagieren. Wäre sie gescheitert, wäre die Übung gestorben. Das Komitee „Weltoffenes Zürich“ hatte eine Vor- und eine Hauptkampagne „pfannenfertig“ vorbereitet und die IG Flughafen stellte die Anschubfinanzierung sicher. Als es zur Abstimmung kam, brauchten wir nur noch auf den Knopf zu drücken. Die wuchtige Kampagne überzeugte. Der Souverän stimmte der Beteiligung des Kantons zu. Ein weiteres Element war die vom Komitee 1999 initiierte und finanzierte Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens. Die Ergebnisse lagen im Jahr 2000 vor. Die Studie lieferte aktuelle und belastbare Argumente zugunsten des finanziellen Engagements von Bund und Kanton in die Swiss.

Welche Bedeutung messen Sie der Swiss heute für die Anbindung der Schweiz an die Welt bei?

Ihr Interkontinentalnetz erschliesst uns die Welt. Der Flughafen Zürich könnte auch als Zubringerflughafen betrieben werden. Das würde die Betreibergesellschaft zwar ökonomisch stark belasten, wohl aber nicht deren Existenz infrage stellen. Ins Mark getroffen würde dagegen der Wirtschaftsraum Zürich und die international ausgerichteten Schweizer Unternehmen, die Hochschulen sowie der Tourismus. Mit dem Verlust der interkontinentalen

Direktflüge, verlören Zürich und die Schweiz einen der wichtigsten Trümpfe im internationalen Wettbewerb der aussenhandelsorientierten Volkswirtschaften. Denn wie gesagt: Nicht alles lässt sich substituieren, Direktkontakte bleiben wichtig. Je einfacher und effizienter das geht, desto besser.

Generell weht der Luftfahrt ein eisiger Wind entgegen. Lärmthematik, Klimaschutz – in etlichen Bereichen wird die Luftfahrt vom linken politischen Lager als Sündenbock abgestempelt und bekämpft. Wie kann ein Befreiungsschlag gelingen?

Ab jetzt kostet es (lacht). Im Ernst: Der Befreiungsschlag kann – erstens – nur mit günstigen Rahmenbedingungen für Flughäfen und Airlines gelingen. Wenn diese nicht stimmen, behindert das den wirtschaftlichen Erfolg der Branche und damit auch ihre Innovations- und die Investitionskraft in modernere, leisere und klimaschonendere Fluggeräte. Zweitens, das kann man nicht oft genug betonen: Luftfahrt ist international. Nationale Alleingänge führen nicht zu einem nachhaltigen Luftverkehr.

