

„Die Menschen wollen weiter mobil sein“

INTERVIEW Der scheidende Flughafenchef Michael Kerkloh über die Zukunft des Fliegens

München – Nur noch wenige Tage, dann endet am Flughafen München die Ära Michael Kerkloh. Über 17 Jahre lang leitete der heute 66-jährige Deutschlands zweitgrößten Airport. Als er im September 2002 ins Erdinger Moos kam, verzeichnete der Flughafen knapp 356 000 Starts und Landungen sowie 24 Millionen Passagiere jährlich. Heuer werden es voraussichtlich über 415 000 Flugbewegungen und rund 48 Millionen Passagiere sein. Im Interview blickt Kerkloh, von seiner Mannschaft gerne „Captain Kirk“ genannt, auf seine Zeit als Boss im Moos zurück.

Herr Kerkloh, Wehmut oder Vorfreude – wie geht's so kurz vor der finalen beruflichen Landung?

Weder noch, ich arbeite ja noch. Und es macht mir bis zum Schluss Spaß. Zwischen den Jahren räume ich mein Büro aus. Und dann freue ich mich auf eine erst mal völlig unstrukturierte Zeit.

Als quasi letzte Amtshandlung haben Sie angekündigt, den Terminal-2-Satelliten noch einmal zu erweitern. Das Terminal 1 wird gerade ausgebaut. Ist das nicht etwas mutig in Zeiten von Flugscham?

Nein, denn der Luftverkehr wird weiter wachsen. Der große Treiber ist der Privatreiseverkehr. Die Menschen sind hochmobil und weltweit vernetzt. Es kommen immer mehr dazu, die sich Flugreisen leisten können. Auch wenn die Tickets künftig teurer werden, ändert das nichts am Grundbedürfnis nach Mobilität.

Was sind Ihre wichtigsten Meilensteine seit 2002?

Die zentralen Ereignisse sind natürlich mit dem Ausbau des Flughafens verbunden. Das waren die Eröffnung des Terminals 2 im Jahre 2003, die Planung der dritten Start- und Landebahn und der Satellit am Terminal 2. Aber auch die Entwicklung unserer Marke mit dem Slogan „Verbindung leben“ spielt für mich eine sehr wichtige Rolle.

Aber das ist doch nur ein Spruch ...

Nein, das steht für eine Haltung. Nach innen senden wir das Signal in einem immer größeren Team aus, dass wir alle zusammengehören. Und das leben wir im Konzern ganz bewusst. Auch nach außen rücken wir die Verbindung zu unseren Partnern, Kunden und Nachbarn ganz bewusst in den Mittelpunkt.

Blieben wir bei der Startbahn. Momentan gibt es das Moratorium der Koalition aus CSU und FW. Glauben Sie, dass sich noch Politiker finden, die sie wieder aufs Gleis setzen?

Es gibt keine Entscheidung, dieses Projekt zu beenden. Aber ich gebe zu: Die optimalen Zeitfenster sind vorbei. Da hätte man schon viel früher entscheiden müssen. Was künftige politische Konstellationen betrifft, möchte ich nicht spekulieren. Als Luftfahrtexperte sage ich aber ganz deutlich: Der Bedarf ist da. Wir stoßen schon lange an die Kapazitätsgrenze. Deswegen ist das Wachstum schon jetzt erheblich gebremst.

Dafür ist der Ausbau der Bahn jetzt schwer in Mode.

Ja, da stürzen sich jetzt alle drauf. Aber die Bahn hat eine lange Zeit ohne große Investitionen hinter sich. Es wurde nur geredet. Jetzt werden die Milliarden reingepumpt, da



Michael Kerkloh, gebürtiger Nordrhein-Westfale, löste 2002 Willi Hermsen als Chef des Flughafens München ab: Nun geht er selbst in den Ruhestand. PA

mit die Leute umsteigen. Bahnausbau ist aber genauso schwierig wie Flughafenausbau. Auch da kommen sofort Bürgerproteste. Das Grund-

Flugverbote halte ich gesellschaftspolitisch für nicht realistisch – das Fliegen muss so effizient wie möglich werden.

Kerkloh zum Klimaschutz

problem ist doch, dass sich Partikularinteressen heute viel besser durchsetzen können als das Allgemeinwohl.

Sind nicht die langen Verfahren das Problem?

Das eine hängt mit dem anderen zusammen. Selbst Projekte, die grundsätzlich und von allen als richtig erachtet werden, können wir heute nicht mehr in vertretbaren Zeiträumen umsetzen. Ich erinnere nur an den S-Bahn-Ringschluss von Erding zum Flughafen. Da wird seit 30 Jahren geplant. Jeder ist für den Schienenausbau – sofern er nicht davon betroffen ist.

Wenn Sie das so ärgert, gehen Sie doch in die Politik.

(lacht) Nein, dazu habe ich zu lange mit Politik zu tun gehabt, das lasse ich lieber.

Zurzeit schaut es eher so aus, als würde der Klimaschutz die dritte Startbahn endgültig verhindern.

Ich gebe zu, dass es für die Öffentlichkeit sehr schwer zu verstehen ist, dass die dritte Bahn ein Beitrag zum klimafreundlichen Fliegen ist. Ein immenses Problem ist aber, dass heute viel zu oft ineffizient geflogen wird – etwa in Warteschleifen.

Viele fordern, dass mit Rücksicht aufs Klima möglichst gar nicht mehr geflogen werden soll.

Tatsache ist: Die Menschen wollen weiter mobil sein, und zwar über Kontinente hinweg. Jetzt kann man ganz radikal rangehen und es verbieten. Das halte ich gesellschaftspolitisch für völlig un-

realistisch. Besser ist deshalb, das Fliegen mit der größtmöglichen Geschwindigkeit so effizient wie möglich zu machen. Dazu wäre die dritte Startbahn ein Beitrag, weil so ein Engpass beseitigt und Kerosin gespart werden könnte. Und wir verfolgen das Ziel des klimaneutralen Flughafens – bis 2030. Das kostet uns übrigens einen dreistelligen Millionenbetrag.

Das Problem sind doch wohl eher die Flieger und weniger die Infrastruktur.

So ist es. Auch die müssen nachhaltiger werden. Die Technik ist bekannt – „Power-to-Liquid“, also die Herstellung synthetischen Kraftstoffs. Leider haben wir aber dafür noch keine Großproduktion, die entsprechenden Mengen liefern könnte.

Dieses Kerosin kostet derzeit vier bis fünf Mal mehr. Die neue Technologie muss so schnell wie möglich weiterentwickelt werden – und zwar international. Einen Alleingang Deutschlands würden unsere Airlines wirtschaftlich nicht verkraften. In Europa sind wir auf dem Weg. Aber ich sage auch: Das Fliegen wird mit dieser Technologie teurer werden.

Beim Startbahn-Streit ist aufgefallen, dass beide Seiten immer vergleichsweise fair miteinander umgegangen sind.

Das ist richtig. Man kann sich beharken und hinterher trotzdem ein Bier zusammen trinken. Mit dem Grünen-Landtagsabgeordneten Christian Magerl habe ich das auch getan. Auf der anderen Seite

ist man mir immer respektvoll begegnet, es wurde zu keiner Zeit schmutzig, es ging persönlich nie unter die Gürtellinie. Für mich war es kein Problem, dass die Geg-

Beim Transrapid war der Treppenzwitsch: Der Sondertopf wurde dann in die Bankenrettung gekippt.

Kerkloh zur Magnetschwebebahn

ner auch mal direkt am Flughafen demonstrieren.

Aber Sie hatten in dieser Zeit Personenschutz?

In der heißen Phase konnte man nicht ausschließen, dass mal einer übers Ziel hinaus-schießt. Aber solche Situatio-

nen hat es nie gegeben.

Vor elf Jahren ist der Transrapid aufs Abstellgleis gefahren. Der ÖPNV spielt heute eine ganz andere Rolle. Wurde die Magnetschwebebahn zu früh beerdigt?

Ja, das wurde sie. Edmund Stoiber war da leider nicht mehr im Amt, er hätte die damals fehlende eine Milliarde Euro sicher noch aufgetrieben. Der Treppenzwitsch war doch: Gleich danach kam die Finanzkrise. Und der Sondertopf Transrapid wurde in die Bankenrettung gekippt. Seither ist bei der Verbesserung der Schienenerschließung kaum etwas passiert, von der Neufahrer Kurve mal abgesehen. Einiges haben wir dann selbst angepackt, etwa den Ringschluss-Tunnel im Osten des Flughafens, für den wir freiwillig 115 Millionen Euro investieren.

Sie haben mal gesagt, Ihr emotionalster Moment sei 2017 das Aus von Air Berlin gewesen. Warum?

Airberlin hat es geschafft, die Fluggesellschaft der Herzen zu werden – mit einer ihr unglaublich eng verbundenen Belegschaft. Die Lufthansa hat aus dieser Konkurrenz sehr viel gelernt und ist auch deswegen noch besser geworden. Airberlin hat echten Wettbewerb geschaffen und dennoch ein ganz anderes Publikum angesprochen.

Viele Flughafen-Mitarbeiter sind traurig, dass Sie gehen. Was macht einen guten Chef aus?

Er muss ein guter Kommunikator und nah bei seinen Leuten sein – und auf sie hören. Dann kann man auch als Chef viel lernen.

Wie geht es für Sie weiter?

Ich habe wirklich nichts Konkretes vor. Die vergangenen 25 Jahre war ich durchgeplant. Jetzt will ich mal was ohne Plan machen. Ich habe noch nie auf einer Berghütte übernachtet und möchte endlich mal mit meinem Sohn und seiner Familie reisen.

Das Gespräch führten Hans Moritz & Dieter Priglmeier

WAS GEGNER DER 3. STARTBAHN ZUM ABSCHIED SAGEN

„Das Verhältnis war immer sehr gespannt“



Michael Buchberger (45)
Vorstandsmitglied der Bürgerinitiative Attaching

„Das Umland hat ihn gefühlt nicht interessiert. Ich kann mich nicht daran erinnern, dass er einmal persönlich in Attaching war. Einmal war ich in seinem Büro. Das war ein professionelles Gespräch. Ich wünsche ihm, dass er zu der Einsicht kommt, dass Menschen wichtiger sind als Flugzeuge. Und, dass man von Kerosin nicht leben kann, sondern von Natur und Umwelt.“



Helga Stieglmeier (63)
von „aufgeMUCKt“

„Obwohl wir im Thema Gegner waren, haben wir beide immer einen normalen Umgangston gewahrt. Ein emotionaler Moment war, als wir den Bürgerentscheid gewonnen haben. Er war bei der Auszahlung dabei und hat uns anschließend gratuliert. Ich wünsche ihm einen schönen Ruhestand, dass er seinen Hobbys nachgehen kann. Ich hoffe, er meint nicht, er müsste die dritte Startbahn nun selber herbeifliegen.“



Christian Magerl (64)
ehemaliger Grünen-Landtagsabgeordneter und Kreisvorsitzender Bund Naturschutz

„Das Verhältnis zwischen uns war immer sehr gespannt. Vor allem ab 2005, als die Planungen für die dritte Startbahn begonnen haben. Das lag daran, dass unsere Meinungen dazu zwei völlige Gegenpole waren. Auch wenn die Gespräche auch mal ein bisschen emotional wurden, waren sie immer professionell. Nun wünsche ich ihm einen angenehmen Ruhestand.“

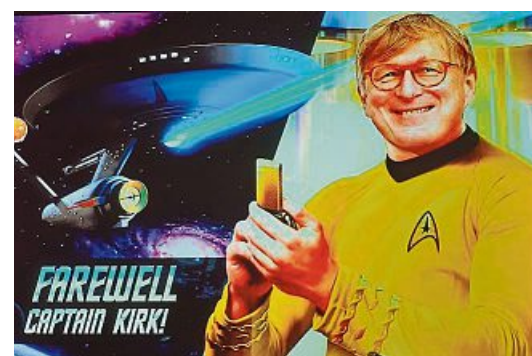


Hartmut Binner (81)
jahrelanger Sprecher von „aufgeMUCKt“

„Kerkloh und ich hatten immer eine hohe Streitkultur. Seine Meinung hat er immer gut vertreten. Dass er mich in einem ‚Spiegel‘-Interview persönlich angegriffen hat, kreierte ich ihm allerdings an. Für mich ist er der Lügenbaron von MÜCHAUSEN. Für den Ruhestand wünsche ich ihm alles Gute, Gesundheit, und dass er nicht unter Flugverkehr leiden muss wie wir.“



Der Neue: Jost Lammers (52) leitete den Flughafen in Budapest. MS



Bis ins All hat es Kerkloh nicht geschafft. Das Plakat seiner privaten Abschiedsfeier.



Sein schwierigster Kampf: Kerkloh spricht 2014 vor Gegnern der dritten Startbahn. Diese dürfte rein rechtlich zwar gebaut werden, politisch aber liegt sie derzeit auf Eis. PA