

EuroAirport wächst trotz TGV

Der Passagerrückgang auf der Strecke nach Paris dürfte aber bis zu 20 Prozent betragen

BÄRBEL NÜCKLES

Vorsorglich hatte Air France die täglichen Flüge zwischen Strassburg und dem Pariser Flughafen Charles de Gaulle von zwölf auf acht zusammengestrichen. Einen Monat nach dem Start der Konkurrenz, dem Hochgeschwindigkeitszug TGV, hat sich die Lage weniger drastisch entwickelt als erwartet.

Gewiss: Anfang der Woche vermeldete die französische Bahn 1,5 Millionen verkaufte Fahrkarten auf der neuen Oststrecke und begrüßte den Einmilliosten Fahrgast. Air France hat dennoch schon Mitte Juni die Kapazitäten auf den Linienflügen Richtung Hauptstadt wieder erhöhen müssen und grössere Maschinen eingesetzt. «Die Nachfrage ist grösser geblieben, als wir dachten», sagt Eric Fuchsmann, Regionaldirektor von Air France. «Wir müssen allerdings abwarten, bis sich der Markt im Herbst stabilisiert und unser Angebot anpassen.»

Vom EuroAirport Basel-Mulhouse aus gesehen, wo täglich elf Flüge in Richtung der Pariser Flughäfen starten, liegt der Rückgang bei 10 Prozent. EasyJet hatte die Flüge nach Paris im Vorfeld

schon reduziert und zuletzt eingestellt. Ab Strassburg-Entzheim sank die Auslastung um 30% nach Paris-Orly, um 43% bei den Flügen zum Airport Charles de Gaulle. Die Strassburger Industrie- und Handelskammer hatte als Betreiber des Flughafens mit Rückgängen bis zu 60% gerechnet.

SCHNELL UND GÜNSTIG. In diesen Tagen trifft man auf dem Strassburger Bahnsteig viele Reisende, die eines der Schnuppertickets für 15 Euro pro Strecke

ergattert haben. Geschäftsleute schätzen die Hochgeschwindigkeitsverbindung, weil sie keine Zeit mit dem Check-in verlieren, Privatleute fahren in 2 Stunden 20 zum Shopping nach Paris. Im Schnitt transportieren die Züge auf dem neuen Streckennetz täglich 33 000 Menschen zwischen Paris und Ostfrankreich. So enorm war die Nachfrage, dass die französischen Staatsbahnen SNCF vor allem an den Wochenenden und freitagabends ihr Platzangebot in den Zügen verdoppeln mussten. Die Auslastung überschreitet mit 88% in der zweiten Klasse sogar leicht das durchschnittliche Buchungsniveau anderer TGV-Strecken.

Doch bei dem Ansturm auf die TGV-Tickets könnte es sich um ein Strohfeuer handeln. Bis mindestens Ende August dürfte das Reiseverhalten zwischen Ostfrankreich und Paris noch durch die Son-

derangebote der französischen Bahn SNCF verfälscht sein.

Am EuroAirport Basel-Mulhouse interpretiert Vienne Gaskell den Erfolg des TGV sogar als Standortvorteil für alle: «Die verschiedenen Transportwege sind komplementär», sagt die Flughafensprecherin. «Auf lange Sicht kann die Region insgesamt vom TGV profitieren, weil sie durch die bessere

Erreichbarkeit bekannter wird.» Das könnte wiederum die Nachfrage nach internationalen Flugverbindungen spürbar erhöhen.



Wettbewerb. Ob im Zuge oder im Fluge von Basel nach Paris hängt eher vom Preis ab als von der benötigten Reisezeit. Fotos Keystone/Montage Carla Secci

ANDERE DESTINATIONEN. Den leichten, TGV-bedingten Rückgang verkraftet der EuroAirport problemlos. Nach dem Rekordergebnis 2006 mit 4 Millionen Passagieren könnte das laufende Jahr mit einem Wachstum von 8% abschliessen, wobei Einbussen um 10% auf der Strecke nach Paris eingerechnet sind. Für 2008 kalkuliert die Flughafenleitung auf Paris ein Minus von 20% ein. In der Gesamtbilanz gleichen andere europäische Grossstädte als Destinationen die Einbussen durch den TGV aus. Ende Juni lag die Steigerung im Vergleich zum Vorjahr bei 12% mehr Passagieren – was nicht bedeutet, dass mehr Flugzeuge fliegen. «Aber sie sind besser ausgelastet», sagt Gaskell.

