

Zürich. Vor allem die grossen Schweizer Banken suchen Personal. Damit haben sich Befürchtungen zerschlagen, es könnte zu Stellenabbau kommen. **Seite 26**

«Es gibt nie den idealen Zeitpunkt»

Flughafendirektor Jürg Rämi spricht vor seinem Rücktritt über den Steuerstreit und die Zukunft des EuroAirports

Von Rahel Koerfgen

BaZ: Herr Rämi, Ende Juli ist Ihre Zeit als Direktor des EuroAirports (EAP) vorbei. Sind Sie ein bisschen wehmütig?

Jürg Rämi: Dafür habe ich gar keine Zeit – es gibt noch einiges zu tun, bis ich abtrete.

Warum treten Sie gerade jetzt zurück?

Ich feiere bald meinen 60. Geburtstag. Das ist ein Wendepunkt im Leben; mir war schon länger klar, dass ich dann aufhöre. Nicht, weil mir der Job keine Freude mehr bereitet, sondern, weil ich mehr Zeit für mich und meine Familie haben möchte. Ich freue mich darauf, meine Freizeit flexibel gestalten zu können.

Sind Sie müde?

Nicht wirklich. Aber ich möchte meine Energie für Aktivitäten einsetzen, für die ich bis jetzt zu wenig Zeit hatte.

Was werden Sie an Ihrem Job vermissen, was weniger?

Vermissen werde ich sicherlich den Austausch mit den verschiedensten Anspruchs- und Zielgruppen. Eher weniger die Diskussionen mit den Fluglärmgegnern – aber die Tonalität war immer fair, und es gehört dazu, dass ich mich auch mit Umweltthemen auseinandersetze ...

... hat Sie ein Fluglärmgegner niemals in Rage gebracht?

Vereinzelt ist das vorgekommen.

Was werden Sie sonst noch eher weniger vermissen?

Die Rechtfertigungen, dass der EuroAirport kein reiner Low-Cost-Flughafen ist.

Gegenüber der Swiss?

Das möchte ich nicht kommentieren. Was spricht dagegen, dass der EAP nur Low-Cost ist?

Vieles. Der Flughafen hat heute eine qualitativ gute Infrastruktur. Abgesehen von der Renovation der Lounge haben wir am öffentlichen Bereich des Flughafens gearbeitet, etwa die Beleuchtung optimiert, die Lüftung verbessert und neue Teppichböden verlegt. Zudem haben wir sechs Millionen Franken in ein neues Schneeräumungsequipment investiert. Ein weiterer Meilenstein ist die Eröffnung des «3Länder»-Restaurants im fünften Stock. Dafür habe ich mich jahrelang eingesetzt. Wenn ich einen Gast hier zum Essen einlade, will ich mich nicht genieren müssen.

Am EuroAirport sind heute vor allem Billigflieger präsent. Hatten Sie diese eigentlich von Anfang an im Visier, damals bei Ihrem Antritt im 2002?

Nein. Ich kam von der Swissair und glaubte noch nicht an das Low-Cost-Konzept. Aber als die Swiss im 2003 begann, sich in Basel zurückzuziehen, suchte ich nach Alternativen.

«Ein Direktflug Shanghai–Basel liegt heute im Bereich des Möglichen.»

Sie traten zu einem denkbar schwierigen Zeitpunkt an.

Ja, es war brutal. Im Jahr 2001 zählte der EuroAirport 3,8 Millionen Passagiere, 2003 waren es nur noch 2,4. Ich musste ständig weitere Streckenverbindungen verkünden, das war frustrierend. Dann realisierte ich, dass das Eurocross keine Zukunft mehr hat. Also war Punkt-zu-Punkt-Verkehr die Lösung – und dann suchte ich den Kontakt zu EasyJet.

Wie hat die Airline reagiert?

Sie lehnte zuerst ab: Basel sei zu teuer. Also haben mein Team und ich die Kosten gesenkt und konnten dann ein gutes Angebot machen. Ende 2004, um acht Uhr abends, ich war gerade an einem Elternabend, rief mich ein Vertreter von EasyJet an und sagte: «Wir werden drei Flugzeuge in Basel stationieren.» Das war ein Highlight, da wusste ich, dass der Turnaround geschafft ist: Dort, wo EasyJet



Mehr Zeit für sich und seine Familie. Jürg Rämi tritt Ende Juli 2015 nach 13 Jahren als Direktor des EuroAirports ab. Foto Pino Covino

eine Basis eröffnet, ist ein Markt. Das lockte weitere Airlines an. Unter anderem kehrte British Airways zurück, oder auch Air Berlin. Heute ist der Flughafen hochprofitabel.

Und er gehört zu den am stärksten wachsenden Flughäfen Europas; 2014 wurden 6,5 Millionen Passagiere gezählt. Sind Sie stolz darauf?

Ja, sicher. Wir konnten in dieser Zeit die Passagierzahl fast verdreifachen und sind auch für die Zukunft optimal aufgestellt. Wir sind wieder auf dem Radar. Auch Langstreckenflüge sind wieder ein Thema.

Welche Strecken, welche Airline?

Da ist noch nichts konkret – leider gibt es kein Feuerwerk zu meinem Abschluss (lacht). Aus China stellen wir aber grosses Interesse von der Shanghai Airport Authority fest. Der EuroAirport hat mit ihr eine entsprechende Absichtserklärung über eine Frachtabbindung unterzeichnet. Daraus kann sich in ein bis zwei Jahren durchaus eine Passagierverbindung entwickeln.

Gibt es Wunsch-Airlines?

Es geht nicht primär um Airlines, sondern um Destinationen. Neben Shanghai besteht sicher ein Markt für New York.

Was heisst das konkret? Gibt es bereits Verhandlungen?

Eine Verbindung wäre wohl mit einer US-Airline eher denkbar als mit einer europäischen Airline, eventuell im Rahmen der bestehenden Allianzen. Eine solche Destination würde viele zusätzliche Passagiere anlocken. Mit wie viel Passagieren rechnen Sie im 2015?

Es werden etwas mehr als sieben Millionen sein, ein weiterer Rekord! Und wenn der Steuerstreit zwischen der Schweiz und Frankreich gelöst ist, werden EasyJet und andere Airlines wieder investieren. Diese Signale habe ich erhalten.

Der Zeitpunkt Ihres Rücktritts hat viele überrascht, da einige Punkte im Steuerstreit noch nicht geklärt sind und voraussichtlich erst Ende Jahr abgeschlossen werden können.

Als ich mich zum Rücktritt entschieden habe, sah es danach aus, dass der Steuerstreit bis Ende April gelöst sein wird. Ich hätte das Thema gerne unter meiner Ägide abgeschlossen. Aber es geht auch so: Ich ziehe mich zwar aus dem operativen Geschäft

zurück, aber selbstverständlich stehe ich meinem Nachfolger Matthias Suhr weiterhin beratend zur Verfügung. Und ich habe noch das ein oder andere Mandat, das ich weiter innehaben werde. So bleibe ich bis auf Weiteres Verwaltungsratsmitglied der Basler Rheinhäfen.

Trotzdem: Kein guter Zeitpunkt, um zurückzutreten.

Es gibt nie den idealen Zeitpunkt.

Haben Sie genug Zeit, um Suhr einzuarbeiten? Gerade das Steuerthema ist sehr komplex.

Ich höre Ende Juli auf, Suhr kommt im September. Wir haben jeweils eine Woche im Juli und eine Woche im September für die Einarbeitung reserviert. Das Geschäftsleitungsteam bleibt im Übrigen stabil.

Matthias Suhr kommt vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zum EuroAirport. Wie haben Sie ihn kennengelernt?

Als kompetente und angenehme Persönlichkeit. Ich bin überzeugt, dass er seine Sache gut machen wird. Er weiß, was auf ihn zukommt.

Er tritt nicht einen einfachen Job an ...

... aber dafür einen spannenden.

Zum Steuerstreit: Was ist der Stand?

Bei allen Punkten – abgesehen von der Besteuerung der Schweizer Unternehmen im Schweizer Sektor – konnte eine Lösung gefunden werden, die für den Flughafen tragbar ist.

Derzeit prüfen wir, in welcher Form wir die Aufwendungen für die Aufsicht der französischen Zivilluftfahrtbehörde den Airlines verrechnen. Klar ist, dass wir auch in Zukunft für die Airlines attraktiv bleiben wollen.

Um was für einen Betrag handelt es sich? Und sind Sie da in Verhandlung mit den Airlines?

Insgesamt fordert die französische Zivilluftfahrtbehörde vom Flughafen rund sechs Millionen Franken pro Jahr für ihre Aufsichtsaufgabe. Das entspricht ein paar Franken pro Passagier. Mir geht es jetzt darum, die Eckwerte zu setzen, bevor ich abtrete.

Werden Sie den ganzen Betrag auf die Airlines abwälzen?

Die finanziellen Analysen sind im Gange. Ab September wird der EuroAirport im Rahmen der jährlichen Verhandlungen über die zukünftigen Gebühren der Airlines einen Vorschlag unterbreiten. Dabei werden wir wohl nicht 100 Prozent überwälzen können.

Haben die Airlines – allen voran EasyJet – Verständnis für die zusätzliche Gebühr? Am Ende zahlt dies ja der Konsument, und der fliegt mit EasyJet eben auch, weil es günstig ist.

Sicherlich haben sie keine Freude an den Mehrkosten. Ich hoffe aber, wir werden uns finden.

«Ich hätte das Thema Steuerstreit gerne unter meiner Ägide abgeschlossen.»

Die Besteuerung der im Schweizer Sektor angesiedelten Unternehmen am EuroAirport ist noch nicht unter Dach und Fach. Ist es realistisch, dass bis Ende Jahr die Lösung tatsächlich da ist?

Ich denke schon. Aber es ist derzeit eine schwierige Situation und nach jetzigem Verhandlungsstand noch sehr unbefriedigend für die Schweizer Unternehmen. Viele überlegen sich derzeit, ihren Sitz weg vom Flughafen nach Basel zu verlegen. Dabei handelt es sich vor allem um kleinere Betriebe, die den finanziellen und administrativen Mehraufwand nicht bewältigen können.

Wie gehen Sie dagegen vor?

Die Plattform der Handelskammer beider Basel prüft derzeit mit jeder einzelnen Firma – rund 70 sind es insgesamt – ob und wie die neue Besteuerung ausfallen würde.

Das kann ja noch eine Ewigkeit dauern. Ist ein Abschluss Ende Jahr realistisch?

Für mich war ja auch mal Ende April realistisch. Da rechnete ich allerdings damit, dass es eine pragmatische Lösung geben würde. Dass jetzt alles im Detail ausgelotet werden muss, braucht viel Zeit. Aber ich denke, bis im Herbst sollte es möglich sein.

Bundesrat Didier Burkhalter ist gegenüber Frankreich eingeknickt.

Es wäre einfacher gewesen, wenn eine pauschale Lösung gefunden worden wäre – dass die Betriebe weiterhin nach Schweizer Recht besteuert werden und der gesamte Steuerbetrag an Frankreich überwiesen wird. Allerdings darf man nicht vergessen: Der Flughafen befindet sich auf französischem Boden. Insofern ist es ein Erfolg, dass im Schweizer Sektor weiterhin die Schweizer Mehrwertsteuer angewandt wird.

Wir haben die entsprechende Zusage von Frankreich.

Was wollen Sie Ihrem Nachfolger Matthias Suhr mit auf den Weg geben?

Entscheidend ist, dass die Steuerdiskussion so abgeschlossen wird, dass möglichst wenig Unternehmen den Flughafen verlassen. Wichtig ist, dass wir die heutigen Öffnungszeiten trotz der Lärmdiskussion beibehalten können. Diese sind für die Airlines, insbesondere für die Expressfracht, die morgens zwischen fünf und sechs Uhr landen wollen, notwendig.

Wenn der Flughafen weiter in diesem Tempo wächst, wird auch bald ein Ausbau zum Thema.

Das ist bereits der Fall. Ein neues Parkhaus ist in der Planung und die Gepäcksortierung wird erweitert.

Und was, wenn EasyJet weitere Flugzeuge in Basel stationieren will?

Zurzeit hat der EuroAirport Kapazität für zehn Millionen Passagiere und weitere zwei bis vier stationierte Flugzeuge; es hat also noch genug Platz. Es werden zudem nicht alle EasyJet-Passagiere an den Gates Süd abgewickelt, sondern auch im Fingerdock. Aber irgendwann wird ein solcher Ausbau konkret werden.

Insbesondere, wenn andere Airlines wie etwa Eurowings sich doch noch für ein Engagement am EuroAirport entscheiden würden. Ist das überhaupt noch wahrscheinlich, jetzt, wo die Airline eine Basis in Wien eröffnet hat?

Es gibt keine konkreten Pläne, aber wir befinden uns in einem guten Austausch.

45 Jahre lang in der Luftfahrt tätig

Basel. Jürg Rämi trat im September 2002 als Direktor des EuroAirports an. Die Startphase war geprägt durch rigose Abbaupläne der Swiss. Heute, zwölf Jahre später, gehört der EAP zu den am stärksten wachsenden Flughäfen Europas. Ende Juli 2015 tritt Rämi nun ab. Der Liestaler war rund 45 Jahre in der Luftfahrt tätig: Nach der Swissair-Luftverkehrsschule arbeitete er ab 1976 mehrere Jahre im Check-in und Billettausbau. Zuletzt hatte er vier Jahre lang die Netzwerkplanung der Swissair unter sich – bis zum Grounding im 2001. Rämi wohnt seit der Tätigkeit bei der Swissair mit der Familie im zürcherischen Eglisau. rak