

## Le Miracle de Blotzheim

Der EuroAirport entstand in Rekordzeit, gehört seit 70 Jahren zwei Staaten und wächst stark

Von Kurt Tschan

**Basel-Mulhouse.** Ginge es nach dem Willen des Baselbieter Stimmvolks und den Behörden in Bundesbern, dann hätte Basel bis heute keinen Flughafen. Unnachgiebigkeit, Mut und Pioniergeist der Basler Regierung waren ausschlaggebend, damit nach diversen fehlgeschlagenen Projekten in der Basler Nachbarschaft am 8. Mai 1946 der internationale Flughafen Basel-Mulhouse feierlich eingeweiht werden konnte. Der Bau erfolgte in Rekordzeit. Im Einsatz standen neben zivilen Arbeitern bis zu hundert deutsche Kriegsgefangene. In nur zwei Monaten bauten sie eine 1270 Meter lange und 40 Meter breite Piste sowie einfache Dienstgebäude. Le Miracle de Blotzheim ist bis heute einzigartig geblieben. Der Flughafen befindet sich auf französischem Territorium, besitzt aber einen eigenen Schweizer Sektor.

Die Binationalität hat zwar immer wieder für Turbulenzen gesorgt und Kritiker auf den Plan gerufen, an der Erfolgsgeschichte aber nichts geändert, sondern sie eher noch befeuert. Der internationale Flughafen Basel-Mulhouse, seit 1987 EuroAirport Basel Mulhouse (EAP), wächst überdurchschnittlich und wirft seit Längerem wieder satte Gewinne ab. «Wir haben bereits im Januar dieses historische Ereignis mit unserem Personal gefeiert», sagt EAP-Direktor Matthias Suhr. «Seit unserer Gründung dienen wir als Brücke für unsere grenzüberschreitende Region an alle wichtigen Zentren Europas sowie weltweit in der Fracht.» Die Binationalität ist gemäss Suhr zwar eine ständige Herausforderung, aber auch die Grundlage für «unsere «success story»».

Diese Erfolgsgeschichte lässt sich am einfachsten am Passagieraufkommen und der Anzahl kommerzieller Flüge aufzeigen. Bei den kommerziellen Flügen handelt es sich um alle Linien- und Charterflüge. Inbegriffen sind auch Taxi-, Fracht- und Expressflüge (bis 1995 enthält die Statistik nur alle Linien- und Charterflüge). Daraus wird ersichtlich, dass der EAP mit viel pragmatischem Schwung gegründet wurde, operativ aber anfänglich nicht richtig in die Gänge kam. Bis 1950 darbt das Fluggeschäft. Die Zahl der kommerziellen Flüge ging von 7150 auf 2465 zurück, ehe 1958 die 10000er-Grenze erreicht wurde. 1956 wurden mehr als 100000 Passagiere gezählt. Auch das Frachtgeschäft entwickelte sich nur langsam. 228 Tonnen im Jahr 1946 standen 492 Tonnen im Jahr 1950 gegenüber.

### Aufstieg und Fall der Crossair

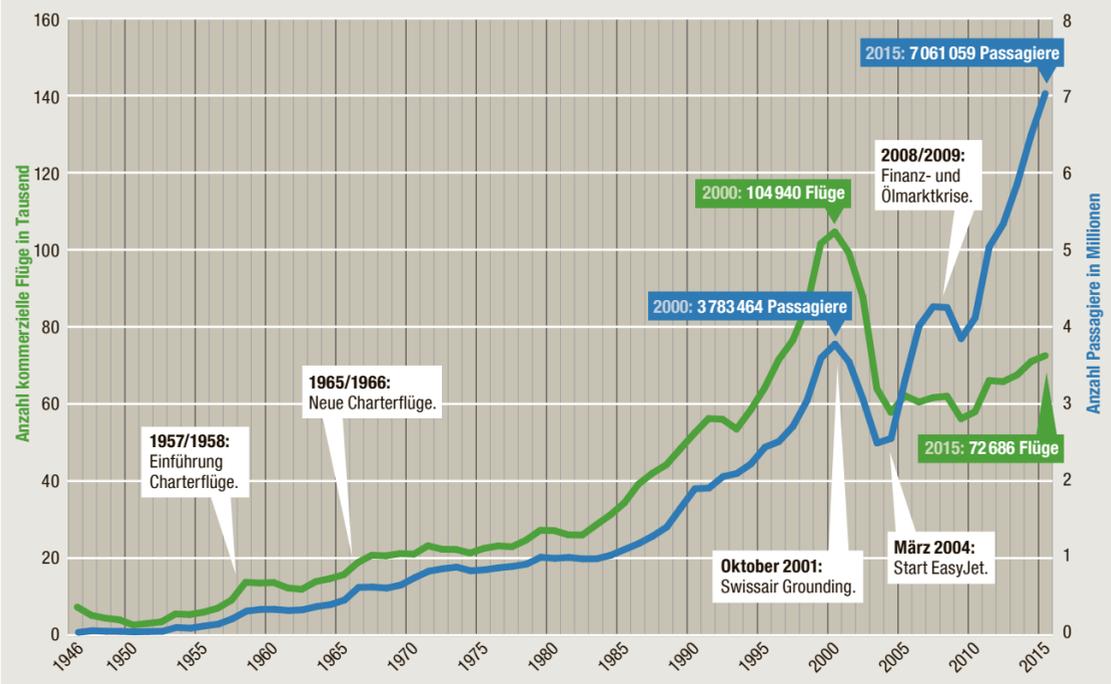
So richtiges Aviatik-Fieber nach Basel brachte Moritz Suter. Der Crossair-Gründer war massgeblich daran beteiligt, dass im Jahr 2000 die Zahl der Passagiere auf rund 3,784 Millionen schnellte und der historische Höchststand der kommerziellen Flüge bei knapp 105000 lag. «Bis 2001/2002 befand sich der EuroAirport auf einem starken Wachstumskurs», sagt Flughafensprecherin Vivienne Gaskell. Der Hauptgrund lag im EuroCross-Konzept mit Hubfunktion. Das Linienflugangebot der Crossair umfasste im Jahr 2000 über 60 Destinationen. Mit Blick auf den Überflieger Crossair wurde 1997 mit dem Ausbau der Terminal-Infrastrukturen begonnen, um die Kapazität von drei auf sechs bis acht Millionen Passagiere zu erhöhen. Nicht weniger als 68 Millionen Euro wurden dafür in die Hand genommen. Die Gründe für den anschliessenden Fall lagen in der konjunkturellen Abschwächung und der damit verbundenen Krise in der Luftfahrt nach den verheerenden Terroranschlägen vom 11. September 2001 in New York. Als Folge davon stiegen die Sicherheitskosten massiv. Wundermann Suter verlor mit der Krise seine Flügel.

Schwer traf den EAP aber auch der Zusammenbruch der Swissair-Gruppe. Zwischen Februar und Oktober 2003 wurden insgesamt 18 Destinationen sowie 38 tägliche Start- und Landefrequenzen annulliert. «So erreichten wir im Passagierverkehr einen Tiefpunkt von 2,5 Millionen», erinnert sich Gaskell. Mit dem Aus der Swissair im ersten Quartal 2002 und der Gründung der

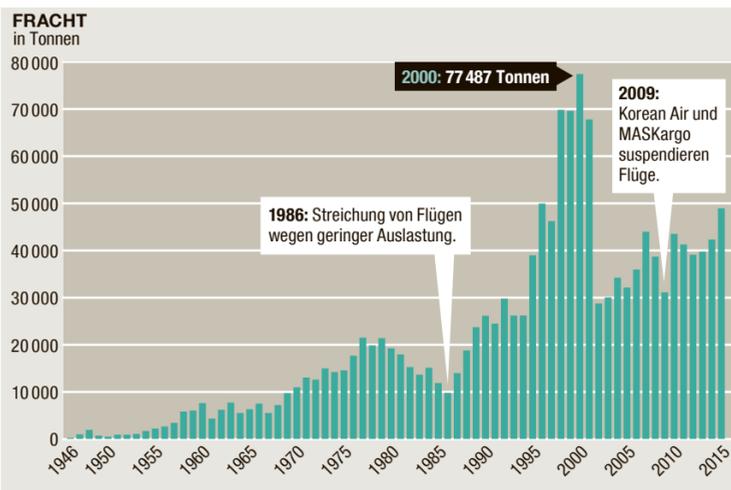


Hautnah dabei. Nach der Eröffnung 1946 konnten Zuschauer den Flugzeugen ganz nahe kommen. © EuroAirport

### BASEL-MULHOUSE: EIN STATISTISCHER ÜBERBLICK 1946 BIS 2015



Seit 2005 im Steilflug. Der EuroAirport wächst als europäischer Regionalflughafen überdurchschnittlich. Grafiken BaZ/mm



Frachtgeschäft harzt. Anders als bei den Passagieren entwickelt sich das Geschäft mit der Fracht uneinheitlich. Immer wieder gab es Rückschläge.

### Ein wichtiger Arbeitgeber

**Basel-Mulhouse.** 1995 waren rund 3900 Personen am EuroAirport tätig. In der Folge setzte ein starkes Wachstum ein. Das EuroCross-Konzept mit Hubfunktion funktionierte. Auch die Fracht zeigte ein gesundes Wachstum. Bis 2001 erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiter auf 7000. Im Jahr 2000 bot die Crossair 2189 Stellen an. Dann führten die Anschläge vom 11. September 2001 in New York zu einem Einbruch. Nach der Crossair-Übernahme strukturierte die Swissair ihr Flugnetz um. Mit Folgen: Die Zahl der Jobs bei der Swis-

sair sank von 2733 (2002) auf 1138 zwei Jahre später. 2004 waren 4500 Personen am EAP beschäftigt. Bis Ende letzten Jahres stieg ihre Zahl auf 6100. Wichtigster Arbeitgeber ist Jet Aviation mit 1256 Jobs. Die weiteren Plätze: 2. Amac Aerospace Switzerland, 3. Swissport International, 4. Direktion Aeroport Bale-Mulhouse, 5. EasyJet Switzerland, 6. Samsic Securite, 7. DHL Express Schweiz, 8. Swiss International Airlines, 9. Federal Express Europe, 10. United Parcel Service Schweiz. kt

Swiss gingen viele Jobs am EuroAirport verloren. 2002 hatte die Swiss 2733 Jobs gemeldet, ein Jahr später waren es 1698 und 2004 noch 1138.

Den Erfolg der letzten Jahre verdankt der EAP der Einführung einer neuen Gebührenordnung, die für den Billigflieger EasyJet im Jahr 2004 ausschlaggebend war, nach Basel zu kommen. Die Briten besitzen inzwischen einen Marktanteil von 55 Prozent. Massgebend für die Gebührenordnung sind das jährliche Passagiervolumen, die vereinbarte Servicequalität und ein über fünf oder zehn Jahre laufender Treuevertrag.

Während das Passagieraufkommen in den letzten zwölf Jahren massiv gestiegen ist, ist die Zahl der Flugbewegungen eingebrochen. Nach dem Crossair-Aus wurden die zumeist 50-plätzig Saab-2000-Maschinen durch moderne Airbus-Maschinen mit über 180 Plätzen ersetzt. Für 2016 rechnet Flughafendirektor Matthias Suhr mit einem Passagierwachstum von acht Prozent. Weil der Platz im Terminalgebäude eng geworden ist, arbeitet man an einer langfristigen Investitionsplanung. Die Arbeiten am neuen fünfstöckigen Parkhaus mit 2500 Plätzen schreiten gut voran, 2017 soll es den Betrieb aufnehmen. Ende Jahr wird die neue Gepäcksortierungsanlage in Betrieb gehen und damit die Kapazität verdoppelt. Bezüglich Steuereffizienz hofft Suhr «auf einen guten Abschluss». Der EAP verfügt weiterhin über Kapazitätsreserven. Primär will man als regionaler Flughafen mit Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im Europa-Verkehr wachsen. Die Inbetriebnahme des Bahnanschlusses veranlagt Suhr auf die Jahre 2020 bis 2022.

## Eine Einigung rückt näher

Hilfsmilliarden für Griechenland

Von Detlef Fechtner, Brüssel

Griechenland ist neuen Hilfsmilliarden seiner Gläubiger ein erhebliches Stück näher gekommen. Erstens ist es der Regierung gelungen, ein umfangreiches Sparpaket mit Steuererhöhungen und Rentenkürzungen durch das heimische Parlament zu peitschen. Zweitens gaben sich gestern die Euro-Finanzminister bei einem Sondertreffen optimistisch, dass man sich binnen zwei Wochen über die Bedingungen für neue Hilfgelder einig werden könne. Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble zeigte sich «zuversichtlich, im Mai eine Lösung zu erreichen». Der Chef des Euro-Rettungsschirms, Klaus Regling, unterstrich die Hoffnung, dass schon «bald der Punkt erreicht ist, wo weitere Hilfsstrichen freigegeben werden können.»

Um Forderungen Griechenlands ebenso wie des Internationalen Währungsfonds nach einer Schuldentlastung entgegenzukommen, begannen die Finanzminister der Euro-Länder zugleich erste Beratungen über Schuldenerleichterungen. In einem ersten, kurzfristigen Schritt soll das Schuldenmanagement optimiert werden, etwa durch Änderungen am Kalender der Rückzahlungen. Mittelfristig werden nationale Finanzbeamte tilgungsfreie Zeiten oder Zinsstundungen ausloten. Und langfristig wird über eine Ausweitung der Laufzeiten nachgedacht, um sicherzustellen, dass Griechenland mit den jährlichen Rückzahlungen nicht überfordert ist. Der IWF pocht auf solche Zugeständnisse der Euro-Partner, da seine Prognosen für den griechischen Haushalt deutlich skeptischer ausfallen als der Ausblick der Euro-Gruppe. So glaubt der Währungsfonds nicht daran, dass es Griechenland gelingt, 2018 einen Budgetüberschuss (ohne Schuldendienst) von 3,5 Prozent der Wirtschaftsleistung zu erzielen.

### Eine verbindliche Zusage

Damit das Land bei Bedarf automatisch nachlegen muss, soll das griechische Parlament in den nächsten Tagen einen generellen Vorratsbeschluss verabschieden – also die verbindliche Zusage, Ausgaben zu senken, Reformen auszudehnen und Einnahmen zu steigern, falls die Sanierung des Haushalts doch nicht so schnell voranschreitet wie erhofft. Immerhin: Athen kommt darum herum, bereits heute ganz konkrete Sparmassnahmen zu beschliessen, um sie – falls nötig – später anzuwenden.

Die Minister betonten, sie wollten unbedingt eine Zuspitzung der Lage wie im vorigen Sommer vermeiden. Damals mussten Banken schliessen, wurden Rechnungen nicht beglichen – Hellas taumelte am Rande des Abbruchs. Sollten Griechenland und seine Kapitalgeber am 24. Mai einig werden, wäre eine Wiederholungsgefahr gebannt. Denn dann könnten rechtzeitig sechs Milliarden Euro fliessen, sodass die Mitte Juli anstehenden Tilgungen alter Kredite kein Problem wären.

ANZEIGE

**Basler Zeitung**

kaufen,  
verkaufen:  
**immo.baz.ch**

Das Immobilien-Portal  
für Basel und die Region