

«Wöchentlich werden Patienten ausgeflogen»

Coronavirus am Euro-Airport Der Basler Flughafendirektor Matthias Suhr spricht über den Lockdown, leere Busse, grosse Verluste – und über den Passagierverkehr. Der besteht vor allem aus Patienten, die ausgeflogen werden, um die Spitäler im Elsass zu entlasten.

Kurt Tschan

Herr Suhr, was ist Basel ohne Flughafen?

Wir haben zwar zurzeit praktisch keinen Passagierverkehr. Aber die Frachtflüge finden nach wie vor statt. Das ist ein wichtiges Signal auch an die trinationale Region, dass wir weiterhin unseren Auftrag – die Anbindung an wichtige europäische und im Fall der Fracht auch interkontinentale Destinationen – wahrnehmen und damit den Wiederaufbau auch der regionalen Wirtschaft unterstützen. Aber es ist auch so, dass uns die Krise Dinge bewusst macht, die wir als selbstverständlich betrachtet haben.

Wie erleben Sie den Flughafen zurzeit?

Es ist vor allem still geworden. Praktisch kein Passagierverkehr, alle Snackbars und Restaurants, Duty-free-Läden und Kioske sind geschlossen, die Passagierparkplätze verwaist. Alle paar Minuten verkehrt ein leerer 50er-Bus Richtung Bahnhof SBB. Eine eigenartige Erfahrung. Ich sehe aber auch viele Frachtmaschinen, sogar mehr als vor der Krise. Beindruckend sind auch die Hilfslieferungen und die Rettungsflüge. Wöchentlich werden Patienten ausgeflogen, um die stark beanspruchten Spitäler im Elsass zu entlasten. Hier leisten unsere Mitarbeitenden einen ganz wichtigen Beitrag in dieser Krise.

Wie verstehen Sie sich aktuell: als Krisenmanager oder als Manager ausser Diensten?

Ausser Dienst auf keinen Fall. Sie dürfen nicht vergessen, der Flughafen ist nach wie vor offen. Auch wenn der Passagierverkehr massiv eingebrochen ist, gibt es den Frachtverkehr und Sonderflüge wie die Sanitätsflüge der französischen Armee und der Gesundheitsbehörden.

Wie sieht Ihr Alltag aus?

Die aktuelle Situation stellt uns vor zahlreiche Herausforderungen, der Bedarf an Information, Kommunikation und Koordination ist gross. Wir haben eine flughafeninterne Taskforce eingesetzt, welche alle für den Betrieb wichtigen Abteilungen täglich zusammenbringt. Zusätzlich gibt es regelmässige Sitzungen mit den Partnern und Unternehmen am Flughafenstandort.

Knapp zwei Drittel weniger Fluggäste auf dem Flughafen Zürich-Kloten im letzten März. Sieht die Bilanz für den Euro-Airport ähnlich desaströs aus?

Wir liegen sehr ähnlich. Zusammen mit den Frachtflügen, die zwar leicht zugenommen haben, liegt das Verkehrsaufkommen am EAP zurzeit bei etwa fünf Prozent der üblichen Starts und Landungen im Vergleich zur selben Periode im Vorjahr. Gegenüber dem jeweiligen Vormonat waren die Passagierzahlen Anfang Jahr leicht negativ. Im März erlitten wir dann einen Verlust von 63 Prozent. Aktuell stehen wir,



Es sei eine eigenartige Erfahrung, sagt Suhr. Aktuell gibt es am EAP nur noch fünf Prozent der üblichen Starts und Landungen. Foto: Florian Bärtschiger

was die Passagierflüge betrifft, praktisch bei null. Derzeit fliegt einzig noch Wizzair dreimal wöchentlich nach Osteuropa.

Kann das Luftfrachtgeschäft die Bilanz aufpolieren?

Ja, vor allem der Vollfrachtverkehr hat zugelegt. Das Transportvolumen am EAP hat sich von zehn auf rund 15 Frachtflüge pro Tag vergrössert. So werden Frachtflüge der Qatar Airways, deren Landungen ursprünglich in Luxemburg geplant waren, über Basel geleitet. Wir sind eingesprungen, sodass die globale Logistikkette weiterhin funktionieren kann. Es zeigt sich hier auch die Bedeutung von Basel als grösstem Vollfracht-Flughafen der Schweiz. Mit dem Einbruch der Passagierflüge kann die Fracht kaum mehr in Passagierflugzeugen mittransportiert werden. Das bekommt die Post ja auch zu spüren.

In welchem Kontakt stehen Sie mit den Airlines?

In einem regelmässigen Kontakt, wie auch mit allen anderen Partnern. Wir unterstützen sie mit vorteilhaften Konditionen und kommen ihnen im Rahmen unserer Möglichkeiten entgegen. Aber auch wir haben grosse Einnahmeausfälle, das schränkt unseren Spielraum ein.

Auf wie hoch schätzen Sie den Jahresverlust?

Der ist noch nicht abschätzbar. Weder wir am Euro-Airport noch

die ganze Luftfahrtbranche wissen im Moment, wann und wie der Passagierverkehr wieder aufgenommen werden kann. Sicher ist, dass es kein Pappentstiel sein wird.

Der Euro-Airport ist binational. War dies nun in der aktuellen Krise eher ein Nachteil?

Zu Beginn haben Frankreich und die Schweiz unterschiedlich auf die Krise reagiert. Das gab gerade bei der wiedereingeführten Grenzkontrolle erhöhten Koordinationsbedarf und brauchte viel Augenmass. Aber ansonsten arbeiten die Gesundheitsbehörden beider Länder eng zusammen, und auch die Kurzarbeit wird sehr ähnlich gehandhabt.

Was passiert mit den Beschäftigten?

Das Flughafenpersonal ist auf ein Minimum reduziert, das für den Betrieb des Flughafens benötigt wird. So wurde sowohl in Frankreich als auch in der Schweiz Kurzarbeit beantragt. Zudem haben wir so viel Homeoffice wie möglich eingeführt, um die Sicherheitsanweisungen der Behörden zu unterstützen. Auf dem Flughafen selbst arbeiten nach wie vor Mitarbeitende in der Sicherheit und in der Technik, bei der Feuerwehr, im Reinigungswesen oder im Air Operation Management. Dazu kommen noch Mitarbeitende unserer Partnerfirmen.

Wie hat sich die Situation für die am EAP angesiedelten Firmen verändert?

Praktisch alle der über 100 Firmen haben ebenfalls Kurzarbeit eingeführt. Aber auch sie haben noch so viele Leute auf Platz, wie es für die Offenhaltung des Flughafens und die Wartung braucht. Wir funktionieren nach wie vor gut zusammen.

Was wird aus Ihren grossen Investitionsvorhaben?

Neben der Reduktion der Personalkosten ist die Aufschiebung aller nicht dringlichen Investitionen eine der wichtigsten Sparmassnahmen, um eine ausreichende Liquidität sicherzustellen. Wir gehen davon aus, dass der Luftverkehr für längere Zeit nicht mehr das gleiche Volumen erreichen wird. Deshalb werden wir in unseren Szenarien auch beurteilen müssen, wie stark und wie rasch wir die Investitionen wieder hochfahren können.

Welche Forderungen haben Sie an den Bund und die Regierung in Frankreich?

Die von den beiden Staaten zur Verfügung gestellten Hilfsmittel, vor allem die Kurzarbeit, helfen uns, die Liquidität zu sichern und Kosten zu reduzieren. Der Flughafen besteht aber nicht nur aus der Betriebsgesellschaft. Mindestens ebenso wichtig für einen funktionierenden Flugbetrieb sind die für das Gesamtsystem relevanten Part-

ner. Vor allem für diese Partner mit finanziellen Schwierigkeiten müssen kurzfristige Lösungen gefunden werden.

Wie weit sind die Planungen, um den Betrieb wieder normalisieren zu können?

Das Hochfahren wird vor allem von externen Faktoren abhängig sein. Diese zu beurteilen, ist schwierig, weshalb wir auch hier mit Szenarien arbeiten.

«Die Krise wird eine weitere Bereinigung des Airline-Marktes nach sich ziehen.»

Von welchen Faktoren sprechen Sie?

In erster Linie hängt es davon ab, wie lange die ausserordentliche Situation noch andauern wird und wie rasch die staatlichen Einschränkungsmaßnahmen gelockert werden. Die Grenzen dürften am Anfang noch mit grosser Zurückhaltung geöffnet werden, sodass nur eine sehr beschränkte Anzahl von Destina-

tionen angefliegen werden kann. Wir gehen davon aus, dass zuerst regionale Destinationen – beziehungsweise im Fall von Frankreich nationale Flughäfen – wieder angefliegen werden können. Zudem sind allfällige gesundheitliche Auflagen zu berücksichtigen wie das Respektieren von Abständen.

Haben Sie Angst, dass den Menschen die Lust aufs Fliegen vergangen ist?

Ich erwarte eine anfängliche Zurückhaltung seitens der Passagiere, insbesondere für Ferientouristen. Wir gehen davon aus, dass zuerst der Besucherverkehr, das heisst der Besuch von Verwandten und Bekannten, die man seit Wochen nicht mehr getroffen hat, anziehen wird. Und in gewissem Ausmass auch der Geschäftsreiseverkehr. Von einer schnellen Rückkehr zur Normalität kann somit keine Rede sein.

Gehen Sie davon aus, dass der Flugplan nach Corona anders aussehen wird?

Die gegenwärtige Krise wird sicherlich eine weitere Bereinigung des Airline-Marktes nach sich ziehen. Airlines, die bereits vor der Krise in einer schlechten finanziellen Verfassung waren, werden wohl längerfristig nicht überleben. Ich gehe aber davon aus, dass unsere grösste Airline auf Platz, Easyjet, die Krise überstehen wird. Die Liquidität konnte sie, wie sie bekannt gab, bereits so weit erhöhen, dass sie bis Ende Jahr auch ohne Einnahmen überleben wird.

Bereits versuchen Umweltpolitiker, Kapital aus der Situation zu schlagen. Spüren Sie das?

Natürlich bedeutet die aktuelle Situation viel weniger Fluglärm und weniger CO₂-Ausstoss. Die Wiederaufnahme eines geregelten Flugbetriebs dürfte dann aus dieser Sicht verständlicherweise kaum Freude bereiten. Wir sind uns sehr wohl bewusst, dass die Umweltthematik den Flugverkehr auch nach der Krise stark, wenn nicht sogar stärker beschäftigen wird. Der Dialog und der konstruktive Austausch mit den verschiedenen Anspruchsgruppen wird für uns umso wichtiger sein.

Auch mit der Ruhe für die Anwohner dürfte es vorbei sein.

Wir stehen mit unseren Lärm-massnahmen aber auch jetzt nicht still. Wir führen die bisher eingeleiteten Massnahmen des Flughafens für eine CO₂-Reduktion und für eine deutliche Lärmreduktion zwischen 23 und 24 Uhr mit aller Entschiedenheit weiter. Auch die eingeleitete Korrektur der Abflugverfahren gegen Süden treiben wir voran. In den kommenden Wochen wollen wir den französischen Luftfahrtbehörden zudem unsere Vorschläge für weitere verstärkte Massnahmen unterbreiten, die den Lärm vor allem in der sensiblen Zeit von 23 bis 24 Uhr substanziell reduzieren sollen.