

«Die Swiss wird wieder ausbauen»

Flughafendirektor Jürg Rämi (54) rechnet damit, dass die Fluggesellschaft am EuroAirport expandiert

INTERVIEW: RAHEL KOERFGEN

2009 war für den EuroAirport ein schwieriges Jahr: Der Passagierverkehr ging um fast zehn Prozent zurück. Flughafendirektor Jürg Rämi drängt deshalb auf eine baldige Realisierung des Bahnanschlusses.

BaZ: Herr Rämi, es schneit schon seit Tagen. Wie kommt der EuroAirport (EAP) mit der Witterung zurecht?

JÜRGEN RÄMI: Es war in der Tat nicht einfach. Wir mussten heute Morgen rund drei Stunden schliessen und 26 Flüge annullieren, da wir die Piste von den Schneemassen und dem Eis befreien mussten. Das ist ärgerlich für die betroffenen Passagiere, lässt sich aber leider nicht vermeiden.

Für Sie müssen die Verkehrszahlen 2009 ärgerlich sein: Mit 9,6 Prozent weniger Passagieren steht der EAP deutlich schlechter da als Genf und Zürich. Woran liegt das?

Am EAP ist die Wintersaison schwierig, weil Low-Cost-Carrier wie EasyJet die Frequenzen wegen der schlechten Auslastung seit vergangenem Winter reduzieren. Und Billigflieger machen bei uns rund 50 Prozent aus. Der Low-Cost-Bereich ist zudem viel krisenanfälliger als der Linienverkehr: Der Reisende streicht eher einen Wochenend-Trip nach Barcelona als einen Familienbesuch in Miami. Was aber erfreulich ist, und das kann ich Ihnen jetzt schon sagen: Wir werden für 2009 schwarze Zahlen präsentieren können.

Zurück zum Vergleich mit Genf: Auch dort operieren einige Low-Cost-Carrier.

Genf hat aber als Standort den Vorteil, dass die Stadt Sitz vieler internationaler Organisationen ist. Die Nachfrage ist auch im Winter intakt.

Basel hat aber die Pharmaindustrie. Sollte der EAP in Zukunft also vermehrt auf die Geschäftsfliegerei setzen, damit diese Einbrüche in der Wintersaison vermieden werden können?

Wir erschliessen bereits alle wichtigen Business-Städte Europas. Wir sind aber kein Umsteige-Flughafen und haben dementsprechend kein Langstreckennetz. Dies ist für manche Geschäftsreisende ein Nachteil.

Für 2010 gehen Sie von fünf Prozent mehr Passagieren aus. Die Aussichten für die Branche bleiben aber schlecht. Wie kann der EAP in diesem Jahr wachsen?



Sorgenfalten. «Die Wintersaison ist schwierig»: Flughafendirektor Jürg Rämi (54) hat mit dem EuroAirport schon bessere Zeiten erlebt. Foto Keystone

Wir erhoffen uns vor allem mehr Passagiere durch die Stationierung des fünften Flugzeugs der EasysJet-Basis im Juni und die Stationierung des zweiten Flugzeugs der Air Berlin ab März. Je nach Streckennetz generiert ein Flugzeug rund 250 000 zusätzliche Passagiere. Ausserdem wird sich das Flugangebot des EAP ab Sommer 2010 um zehn Destinationen erweitern.

«Der Low-Cost-Bereich ist viel krisenanfälliger als der Linienverkehr.»

Und wenn der EAP einen Bahnanschluss hätte, würde sich das auch positiv auf die Passagierzahlen auswirken. Wann wird die Anbindung an die Schiene konkret?

Diesbezüglich haben wir letztes Jahr Fortschritte gemacht. Wir haben Finanzierungszusagen von Frankreich, der Schweiz und Deutschland. Der Bund will sich mit 25 Millionen Franken, Deutschland und Frankreich zu je zehn Millionen Euro und Basel-Stadt mit zehn Millionen Franken beteiligen. Im Total entspricht dies etwa einem Viertel der Kosten von 180 Millionen Euro.

Also noch deutlich zu wenig.

Ja, aber es ist ein erster Schritt. Frankreich muss nun das Heft in die Hand nehmen, da der Bau auf französischem Boden stattfindet. Jede Seite muss nämlich bereit sein, ihren Anteil zu erhöhen. Ich hoffe, wir können diesbezüglich in diesem Jahr Nägel mit Köpfen machen. Dann ist es möglich, dass der Bahnanschluss noch in diesem Jahrzehnt realisiert wird.

Im vergangenen Sommer kamen Ängste auf, dass sich die Swiss ganz vom EAP zurückziehen könnte. Fakt heute ist, dass

die Fluggesellschaft keine Anstalten macht, den Betrieb auszubauen. Bestehen immer noch Anzeichen dafür, dass die Swiss einen Rückzieher macht?

Nach dem jetzigen Gesprächsstand schliesse ich das aus. Die Swiss wird sich hier in den nächsten Jahren stabil entwickeln. In drei Jahren rechne ich sogar mit einem Ausbau, weil sie dann ihre neuen Kurzstreckenflieger der Bombardier CSeries einsetzen wird. Dann ist es auch möglich, dass sich die Swiss auf dieser Basis wieder entwickelt.

Anfang des vergangenen Jahrzehnts war der EAP von der Swiss abhängig. Das hat sich gerächt, als sich die Fluggesellschaft 2003 fast vollständig aus Basel zurückzog. Nun hält EasyJet mittlerweile einen Marktanteil von 40 Prozent...

Wenn eine Airline an unserem Flughafen wachsen will, schränke ich sie sicher nicht ein. Wichtig ist, dass wir unsere Infrastruktur nicht auf eine einzige Airline ausrichten, wie es da-

mals mit Eurocross der Fall war. Ich würde zum Beispiel nie nur für eine Airline einen neuen Terminal bauen lassen, es sei denn, dass sie sich finanziell daran beteiligen würde und zu einem Joint Venture bereit wäre. Aber im Moment reicht der Platz sowieso noch aus, wir haben freie Kapazitäten bis gegen acht Millionen Passagiere.

Ab April bietet die Airline Israir ab Basel zweimal wöchentlich Flüge nach Tel Aviv an. Sind für diese Flüge spezielle Sicherheitsvorkehrungen vorgesehen?

Ja, sie werden von der Polizei, der Luftfahrtbehörde und den israelischen Spezialisten definiert. Mehr kann ich dazu nicht sagen.

Kommen Ganzkörper-Scanner für den EAP infrage?

Im Moment nicht – wir haben ein bewährtes Sicherheitssystem. Wenn aber von den Behörden die entsprechende Auflage kommt, setzen wir sie natürlich um.

Mehr Jobs, viel weniger Fracht

Für den EuroAirport war 2009 unter dem Strich ein Krisenjahr

RAHEL KOERFGEN

Der EuroAirport hat im vergangenen Jahr die Wirtschaftskrise deutlich zu spüren bekommen. Insbesondere der Frachtbereich hat gelitten. In diesem Jahr soll es aber bereits wieder aufwärtsgehen.

Jürg Rämis Rechnung ist nicht aufgegangen. Vor einem Jahr hoffte der Direktor des EuroAirports (EAP) auf ein leichtes Plus im Passagierverkehr für 2009. Wegen der Krise resultierte nun aber ein deutliches Minus von 9,6 Prozent – 3,8 Millionen Passagiere wurden verzeichnet. Im Vergleich zu Genf mit lediglich zwei Prozent weniger Passagieren und Zürich mit einem Minus von 0,8 Prozent steht der EAP damit wesentlich schlechter da. Bei den Airlines bleibt die Billiglinie EasyJet Marktführer mit 1,5 Millionen Passagieren, vor Air France und der Swiss. Und London löste Paris als Spitzenreiter bei den Destinationen ab.

ZUSAMMENGEBOCHEN. Noch stärker wirkte sich die Rezession im Frachtbereich aus: Der Gesamtumschlag sank um über 16 Prozent auf 84850 Tonnen.

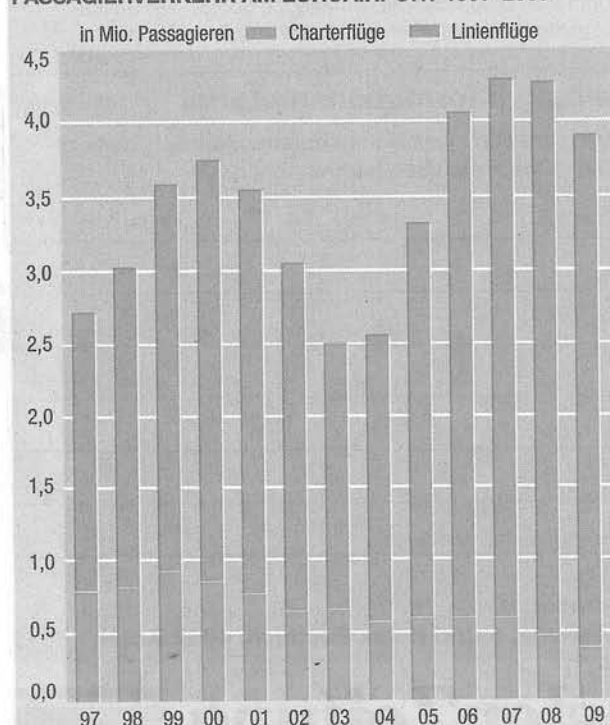
«Buchstäblich zusammengebrochen ist dabei die Vollfracht um 51 Prozent», sagte Eduard Belser, Vizepräsident des Flughafenverwaltungsrats.

Ganz so schlecht war 2009 für den EAP dann aber doch nicht: Erfreulich war die Entwicklung der Zahl der Arbeitsplätze am EAP, die um 25 auf 6500 leicht zunahm.

Und der berühmte Silberstreifen am Horizont ist bereits zu sehen: Mit der Rückkehr von Malaysian Airlines seit September 2009 zog das Frachtgeschäft im vierten Quartal wieder an. «Das gibt Anlass zu Hoffnung», sagte Belser weiter.

Entsprechend optimistisch zeigten sich Rämi und Belser gestern an der Präsentation der Verkehrszahlen: «Für 2010 rechnen wir mit einem Anstieg des Passagierverkehrs um fünf Prozent», sagte Rämi. Das Flugangebot werde um zehn Destinationen erweitert. Dazu gehören Split mit EasyJet, Tel Aviv mit Israir oder Ibiza mit Air Berlin. Zudem wird die Anzahl an Flügen in die Türkei und innerhalb Frankreichs erhöht.

PASSAGIERVERKEHR AM EUROAIRPORT 1997–2009



Abwärts. Der EuroAirport musste 2009 einen Einbruch im Passagierverkehr von 9,6 Prozent hinnehmen. Grafik Baz/reh