

«Bahnanschluss in sieben Jahren»

Verwaltungsratspräsident und Direktor über die Perspektiven des EuroAirports

INTERVIEW: P. SCHENK, G. SCHMIDT

Der EuroAirport hat kein Interesse, Flüge aus Zürich zu übernehmen, die aufgrund des Nachtflugverbots dort nicht mehr landen dürfen. Der Frachtbereich soll vor allem modernisiert und nicht primär ausgebaut werden.

Jean-Pierre Lavielle (71) ist als Präsident der Industrie- und Handelskammer Mulhouse-Südschweiz seit Anfang Jahr auch Präsident des Verwaltungsrats des EuroAirport (EAP). Lavielle ist Chemiker und war sein ganzes Berufsleben für die Basler Chemie tätig. Er war insbesondere Generaldirektor von Sandoz Huningue und Vorsitzender des Vorstands von Clariant Huningue. Jürg Rami (55), der langjährige Erfahrungen in der Luftfahrtbranche vorzuweisen hat, arbeitet seit 2002 als Direktor des EuroAirport.

BaZ: Herr Lavielle, machen Sie sich Sorgen, weil EasyJet auf dem Flughafen so viel Gewicht hat?

JEAN-PIERRE LAVIELLE: EasyJet hat derzeit einen Marktanteil von 44 Prozent und er wird auf Ende Jahr noch steigen, da das Unternehmen ein sechstes Flugzeug in Basel stationiert. Weil der Flughafen für EasyJet nicht investiert, ist das Risiko begrenzt. Ausserdem haben sich die Konkurrenten trotz EasyJet weiterentwickelt. Das gilt zum Beispiel für Swiss auf der Linie nach London. EasyJet hat die Konkurrenz belebt.

Aber die Einführung des TGV Rhin-Rhône nach Paris wird Sie ab Ende 2011 Passagiere kosten.

LAVIELLE: Es stimmt, dass wir auf dem Flug nach Paris Passagiere an den TGV verlieren werden. Generell gehen wir von einem moderaten Wachstum von jährlich vier bis fünf Prozent aus. 2014 sollten wir 4,5 Millionen Passagiere erreichen.

Lärmige Frachtjumbos und die ILS-33-Südlandungen haben den EuroAirport



«Jede wirtschaftliche Aktivität führt zu Belastungen. Wir wollen aber den Lärm reduzieren.» Jean-Pierre Lavielle

viel Goodwill in der Nordwestschweiz gekostet. Wird das nicht zum Problem für den EAP, Herr Rami?

JÜRGEN RÄMI: Der Beginn der Südanflüge 2008 war Bestandteil einer Gesamtbeurteilung, die auch Schutzmechanismen für die Südgemeinden beinhaltet. Laut einer Studie von 2008 hat der Flughafen einen volkswirtschaftlichen Nutzen, der bei zwei Milliarden Franken liegt. Es gilt, zwischen wirtschaftlichem Nutzen und der Belastung der direkten Anwohnerschaft auszubalancieren. Das ist nicht immer einfach.

LAVIELLE: Die Bestimmungen für die Südanflüge werden nicht vom EuroAirport, sondern von den Flugsicherungsbehörden, Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) und Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), getroffen.

Aber was sagen Sie den Leuten, die sich durch den Fluglärm und vor allem die Südlandungen gestört fühlen?

LAVIELLE: Die Wahrheit. Die Sicherheit können wir nicht infrage stellen. Sie kommt an erster Stelle. Wenn es Nordwind über dem von den Behörden definierten Grenzwert gibt, muss man das berücksichtigen. Wir ver-



«Zwischen Belastung der Anwohner und wirtschaftlichem Nutzen auszutarieren, ist nicht einfach.» Jürg Rami

suchen, die Lärmbelastung zu reduzieren. Aber es ist natürlich so: Jede wirtschaftliche Aktivität bringt Belastungen mit sich – man muss diese auf ein ertragbares Niveau bringen.

RÄMI: Ich möchte darauf hinweisen, dass wir in der Schweiz keine Grenzwerte der Lärmschutzgesetzgebung verletzen – mit Ausnahme eines kleinen Teils von Allschwil und einer Ecke von Schönenbuch, wo wir den Planungsgrenzwert nicht einhalten.

Was nützt das den betroffenen Gemeinden?

RÄMI: Die Direktstarts mit Jets Richtung Süden sind auf acht am Tag begrenzt und es gibt beim Start die Elbeg-Kurve, die im Westen, Norden und Osten des Flughafens nicht beliebt ist. Auch wenn überhaupt möglich, wird nach 22 Uhr immer nach Norden gestartet. Zudem haben wir tarifliche Steuerungselemente mit einer lärmabhängigen Gebühr bei der Landung und seit eineinhalb Jahren auch beim Start. Ab 2015 kommt allmählich die nächste Flugzeuggeneration, die ungefähr halb so lärmig wie die jetzige sein wird.

Was sagen Sie zur Forderung, dass

Südanflüge per ILS 33 erst ab zehn Knoten Windgeschwindigkeit statt fünf Knoten erfolgen?

RÄMI: Fünf Knoten sind eine Empfehlung der höchsten internationalen Luftfahrtbehörde ICAO (International Civil Aviation Organization). Die meisten Flugzeuge können auch bei acht oder zehn Knoten noch landen, aber die Empfehlung beinhaltet, dass es auch einmal eine Böe bei der Landung geben kann. Die EU und die Staaten übernehmen im Normalfall die Fünf-Knoten-Regelung. Sie ist kein Gesetz, aber man hält sich normalerweise an diese Empfehlung. Die Entscheidung, wie dies gehandhabt wird, liegt bei der Zivilluftfahrtbehörde – in unserem Fall fallen sie DGAC und BAZL gemeinsam.

Werden die Bestimmungen zum ILS 33 nächstes Jahr neu verhandelt?

RÄMI: Im Moment liegen wir bei 12,8 Prozent der Bewegungen. Acht Prozent werden wir wohl nicht mehr erreichen. Wir müssen abwarten, wie es im Rest des Jahres läuft. Es wird sicher nächstes und vielleicht auch schon dieses Jahr Gespräche zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und der DGAC geben. Bei mehr als zehn Prozent müsste abgeklärt werden, wie dieser Wert gesenkt werden kann. Die Entscheide aber fallen auf Ebene der Zivilluftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs.

Wie steht es um den Bahnanschluss?

LAVIELLE: Alle wichtigen Flughäfen haben einen Bahnanschluss. Das Einzugsgebiet des EuroAirport geht in Frankreich von Besançon bis Strassburg und in der Schweiz bis Luzern und Bern. Kürzlich ist der Lenkungsausschuss zum Bahnanschluss unter französischer Leitung zusammengetreten und hat das Projekt lanciert. Der Anschluss könnte 2017 fertig sein.

Wird die Bahn etwas am regionalen Charakter des Flughafens ändern?

LAVIELLE: Nein. Wir werden kein riesiges Wachstum haben, aber mit dem Bahnanschluss wird es bequemer für unsere Passagiere.

Ermöglicht der Bahnanschluss einen Verbund mit Zürich, wo der Flughafen aus allen Nähten platzt?

RÄMI: Wir haben bisher von den Passagieren gesprochen, aber es gibt auch 6500 Arbeitsplätze auf dem Flughafen. Ein Teil der Beschäftigten könnte täglich mit dem Zug zur Arbeit kommen. Was einen Verbund mit Zürich betrifft, so haben wir keinerlei Interesse, Flüge aus Zürich zu übernehmen, die sich aus der dortigen Einführung des Nachtflugverbots ergeben könnten. Das werden wir nicht tun. Zudem ist es kommerziell nicht interessant.

Wie steht es beim EuroAirport um die Einführung des Nachtflugverbots von 23 bis 6 Uhr – wie in Zürich?

LAVIELLE: Ich möchte darauf hinweisen, dass für Flugzeuge, die in Zürich basiert sind, 23.30 Uhr und 5.30 Uhr gelten.

RÄMI: In der Schweiz gibt es in den Parlamenten von Basel-Stadt und Baselland politische Vorstösse für eine Erweiterung des Nachtflugverbots. Wir sind dabei, Varianten zu untersuchen, und werden dem Verwaltungsrat in einer der nächsten Sitzungen berichten.

Der Baselbieter Regierungsrat Adrian Balmer, der auch im Verwaltungsrat des EuroAirport sitzt, hat gesagt, wir schliessen uns der Zürcher Lösung an. War das ein Alleingang?

RÄMI: Das müssen Sie Herrn Balmer fragen. Ich möchte mich dazu nicht äussern. Es gibt verschiedene Strategien: Man kann über Lenkungsmassnahmen arbeiten oder über strikte Schliessungszeiten. Es ist nicht immer weise, einfach zu verbieten. Auch der Zug fährt die ganze Nacht.

Wie steht es um die Problematik der

Schweizer Betriebe auf französischem Boden und der Frage, ob dort Schweizer oder französisches Arbeitsrecht gilt?

LAVIELLE: Die Wartung und der Innenausbau von Flugzeugen entwickelt sich sehr gut in der Schweizer Zone des Flughafens. Wir sind derzeit weltweit hinter Dallas Nummer zwei in diesem Wirtschaftszweig und haben Hamburg überholt. Was das Steuer- und Arbeitsrecht angeht, ist von den Aussenministerien der Schweiz und Frankreichs eine Sonderkommission beauftragt worden, Lösungen zu finden. Weiter wissen wir, dass die Problematik von Doris Leuthard und Nicolas Sarkozy neulich besprochen wurde.

Wie soll sich der Frachtbereich weiterentwickeln? Die Jumbojets machen den Leuten Angst.

RÄMI: Derzeit fliegen drei bis vier Jumbos pro Woche und es werden 100 000 Tonnen Fracht pro Jahr transportiert. Wir waren in der Vergangenheit schon bei 126 000 Tonnen mit 12 bis 13 Frachtabflügen in der Woche – mit Jumbos und DC 10, die mindestens so laut waren wie der heutige Jumbo 747-200. Auch bei den Vollfrachtern wird es einen Generationswechsel geben und es kommen modernere Flugzeuge wie etwa die Boeing 777 in Betrieb.

Im Jahresbericht steht, Sie wollen das Frachtgeschäft wieder aufwerten. Was haben Sie vor?

RÄMI: Die Frachtinfrastruktur stammt aus den Anfängen des Flughafens und ist veraltet. Es gibt in der Region enorm viel Pharmaexporte und unsere Anlage ist nur noch knapp kompatibel mit deren Bedürfnissen. Früher oder später müssen wir eine adäquate Infrastruktur zur Verfügung stellen. Es geht dabei primär um eine Modernisierung und sekundär um mehr Kapazität.