

Die neue Frachthalle ist startklar

Das Cargo-Terminal wird dem EuroAirport einen zünftigen Wachstumsschub beschermen – und viele Jobs schaffen

Von Rahel Koerfgen

Basel. Noch steht die Halle leer, es herrscht Ruhe, eine andächtige Fast. Schon bald aber werden hier Tag für Tag Camions be- und entladen, klitzekleine bis riesengrosse Pakete abgefertigt, auf dem Luftweg verschickt und entgegengenommen, Sonderfracht gelagert und weitertransportiert – von Basel in die Welt und von der Welt nach Basel. Im Januar 2015 geht das neue Cargo-Terminal in der Zone 4 des EuroAirports (EAP) in Betrieb. Gestern wurde die riesige Fläche von 21 000 Quadratmetern nach einem Jahr Bauzeit eingeweiht – das entspricht fast fünf Fussballfeldern. «Es ist ein grosser Tag für uns, ein Meilenstein» sagte EAP-Direktor Jürg Rämi.

In der Tat ist der Logistiksektor einer der bedeutendsten Wirtschaftsmotoren im Umfeld des EAP, und die Luftfracht legt in der stark globalisierten Schweizer Wirtschaft Jahr für Jahr zu. Obwohl mengenmässig nur 3,7 Prozent aller Exporte die Schweiz auf dem Luftweg verlassen, entspricht dies über 35 Prozent des gesamten Warenexportwerts – bei den Produkten handelt es sich oft um teure Luxus- oder Pharmaprodukte. So hat der Wert der Ausfuhren seit 2009 um rund 30 Prozent auf gut 80 Milliarden Franken zugelegt.

Modernste Infrastruktur

Mit der neuen Frachthalle will der EAP von diesem Boom profitieren. Den Grundstein legte der Verwaltungsrat des Flughafens im 2007, damals entschied er sich für die Investition. 50 Millionen Franken war der Bau dem Flughafen als alleinigem Investor wert. «Danke für diesen Mut und diese Weitsicht», sagte denn auch Jean-Claude Chuat, Präsident der IG Cargo, während der Zeremonie. «Die moderne Infrastruktur der Halle wird der hier ansässigen Industrie endlich gerecht.» Mit einer Temperatur zwischen 15 und 25 Grad entspricht der Gebäudekomplex im Speziellen den Bedürfnissen der Pharma- und Biotechindustrie, da ihre Produkte besonders heikel sind.

Die Halle stösst schon vor ihrer Inbetriebnahme in der Industrie auf enormes Interesse; bereits sind 85 Prozent der Flächen von sieben Hauptmietern belegt, etwa Swissport, Cargologic, DHL oder Planzer. Der Markt reagiere in der Tat positiv auf das neue Terminal, so Jürg Rämi. Die alte Frachthalle wird derweil für drei Millionen Franken saniert. Ab Ende 2015 bietet sie Platz für die Expressfracht.

Die Investition gibt dem Frachtwachstum am EAP ordentlichen Schub: Der Flughafen steht heute in der Schweiz ganz vorne, mit einem angepeilten Plus von sechs Prozent im laufenden Jahr bewegt er sich über dem Durchschnitt. Das Wachstum kam mit



Es gibt nur eine Richtung. Mit der Frachthalle will Flughafendirektor Jürg Rämi (oben) den Marktanteil an der regionalen Luftfracht von 19 auf 50 Prozent steigern – diese geht im Januar 2015 in Betrieb und ist fast fertiggestellt. Fotos Dominik Plüss

neuen Vollfrachtern: Fand bis vor Kurzem noch ein entsprechender wöchentlicher Flug der Korean Air statt, kamen in diesem Jahr drei weitere dazu, von Air Bridge Cargo (Moskau), Emirates Sky Cargo (Dubai) und vor wenigen Wochen die LAN, die die Ziele São Paulo, Buenos Aires und Santiago de Chile anfliegt. Man sei mit weiteren Airlines im Gespräch, etwa mit Qatar Cargo, so Rämi. Er wünscht sich ausserdem einen Anbieter aus Nordamerika.

Novartis erhöht Exporte ab EAP

Die neuen Frachtkapazitäten werden von der in Basel ansässigen Pharmaindustrie mit Wohlwollen aufgenommen, so etwa bei Novartis: «Ein Grossteil unserer Endprodukte wird aus der Schweiz verschickt. Die zusätzli-

chen Frachtkapazitäten bieten gute Voraussetzungen, den Anteil der Exporte über den EuroAirport zu erhöhen», sagt Sprecher Patrick Barth. Weitere Frachtzentren stellen für Novartis Paris, Frankfurt und Zürich dar – und genau diesen will der EAP das Wasser abschöpfen: «Aktuell wickelt der EuroAirport 19 Prozent des gesamten Luftfrachtverkehrs der Region ab. Bis 2020 sollen es 50 Prozent sein», sagt Rämi. So sei vorgesehen, die Zahl der Vollfrachtflüge von derzeit vier pro Woche auf zehn bis zwölf zu steigern.

Dies ist auch mit der Schaffung vieler Arbeitsplätze verbunden; Rämi rechnet in den nächsten Jahren mit 200 bis 300 neuen Jobs, bis 2020 soll sich die Zahl von heute 900 Beschäftigten verdoppelt haben.

Heute steht der Zürcher Flughafen in puncto Exportvolumen an erster Stelle; hier wird viermal mehr Cargo-Verkehr abgewickelt als in Basel, auch wenn Zürich kein Flughafen mit reinen Frachtflügen ist. Die meisten Güter werden mittels Langstreckenflugzeugen wie etwa dem Airbus A380 oder dem A340 transportiert. Diese Passagierflieger haben jedoch den Nachteil, dass sie niemals so viel Fracht aufnehmen können wie ein reines Frachtflugzeug; ein A340 schafft 40 Tonnen, die Boeing 777, mit der Emirates einmal die Woche den EuroAirport anfliegt, stolze 380 Tonnen. Zudem verfügt der Flughafen Zürich nicht über dieselbe moderne Infrastruktur, die Basel ab Januar anbietet. Die Rechnung von Jürg Rämi könnte aufgehen.

Kommentar

Weitsicht soll sich auszahlen

Von Rahel Koerfgen

Mit dem neuen Cargo Terminal schickt sich der EuroAirport an, ein wichtiger Player im europäischen Luftfrachtgeschäft zu werden. Durch die gestern eingeweihte Anlage soll der Güterumschlag am Flughafen von heute 100 000 auf 170 000 Tonnen im 2020 ansteigen, die Anzahl Jobs sich bis dahin verdoppeln. Es hätte auch anders kommen können. Jahrelang war das Frachtgeschäft das Sorgenkind des EuroAirports; deshalb wurde sogar über dessen Ende diskutiert. Es zeugt von Mut und Weitsicht, dass sich der Verwaltungsrat dazu entschied, in eine neue Frachthalle zu investieren, statt das Geschäft sterben zu lassen. Dies scheint sich nun auszuzahlen: Die Anzahl wöchentlicher Frachtflüge ist bereits von einem auf vier gestiegen, das Ziel sind bis zu zwölf pro Woche.

Doch hier liegt schon das nächste Problem. Es wird mit Sicherheit nicht lange dauern, bis sich die Fluglärmgegner der Region lautstark gegen die Riesenfrachter wehren werden, mit dem Ziel, den gerade erst angelaufenen Wirtschaftsmotor, der Hunderte von Jobs schaffen könnte, abzuwürgen. Ihnen sei die Frage gestellt, ob sie denn bereit wären, in Zukunft auf ihren Grüntee aus China, das Tablet aus Südkorea, oder das saftige Steak aus Argentinien zu verzichten. Wohl nicht, und deshalb sollten sie auch bereit sein, einen gewissen Lärmpegel – zeitweise – zu ertragen, denn auch das gehört zur Globalisierung. Sie findet statt und sie wird nicht weniger, wie der Boom in der Luftfracht zeigt. Warum sollte sich der EuroAirport nicht ein Stück von diesem Kuchen abschneiden, wenn eine ganze Region davon profitieren kann?

rahel.koerfgen@baz.ch

