

## Neuer EAP-Direktor feilt am Service

Matthias Suhr will mehr Qualität am Flughafen und weniger Abhängigkeit von EasyJet

Von Kurt Tschan

**Basel.** Die 100 Tage Einarbeitungszeit sind eigentlich ein ungeschriebenes Gesetz. Im Fall von Matthias Suhr, dem neuen Direktor am EuroAirport (EAP), aber kein Grund, um nicht schon nach 60 Tagen Auskunft zu geben über seine Pläne. Im Saal Léonard de Vinci im neuen Technikgebäude des Flughafens machte er klar, wo seine Handschrift möglichst bald erkennbar sein soll. «Beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) war ich primär ein Verwalter, in meiner neuen Funktion sehe ich mich aber als Unternehmer», sagte er.

Sein Ziel sei es, den EAP auf ein Niveau zu bringen, wo der Service stimme. Aus diesem Grund führt er Projekte, die sein Vorgänger Jürg Rämi aufgeleist hat, mit dem gleichen Tempo weiter. Auf der französischen Seite wird bis 2017 das erste Parkhaus gebaut, das über 2500 Plätze verfügen soll. Weitere Parkhäuser werden folgen.

Schrittweise in Betrieb genommen werden soll bis zum nächsten Sommer die erweiterte Gepäcksortieranlage. Anlage und Gebäude werden mit weiteren elf Millionen Euro zu Buche schlagen. Rechtzeitig zum Winter sind auch neun neue Schneeräumungsfahrzeuge eingetroffen, die fünf Millionen Euro verschlingen. Sie sind in der Lage, die erforderliche Pistenmindestbreite von 45 Metern in gut einer halben Stunde von Schnee und Eis zu reinigen. Zudem ersetzen vier neue Feuerwehrfahrzeuge die alten, die während 15 Jahren ihren Dienst versehen haben. Anschaffungskosten hier: 2,5 Millionen Euro.

### Mehr Geld für Frankreich

Suhr profitiert beim Ausbau und der Erneuerung der Infrastrukturausgaben von der gesunden Finanzlage des EAP. Dieser ist Ende Jahr schuldenfrei, und die Chancen, auch in Zukunft mindestens eine schwarze Null zu schreiben, sind gegeben.

In operativer Hinsicht will der frühere Vizedirektor des BAZL die Abhängigkeit des Flughafens von der Billigairline EasyJet lockern. Die Engländer sollen zwar ihr Angebot weiter aufstocken. Ihr Marktanteil von über 50 Prozent berge aber auch Gefahren und Abhängigkeiten, sagte er. Deshalb will der 51-Jährige versuchen, neue Airlines nach Basel zu locken, oder bereits am EAP stationierte Unternehmen ermutigen, ihr Angebot weiter auszubauen.

Geht alles nach Plan, wird Ende Jahr am EAP ein neuer Passagierrekord verzeichnet. 7,1 Millionen Personen werden fürs ganze Jahr erwartet. Damit wird der Flughafen um stattliche acht Prozent wachsen. Dies ist aber weniger als im Vorjahr, als das Plus noch bei elf Prozent gelegen ist. Insbesondere in den Monaten November bis Januar lässt die Auslastung zu wünschen übrig. Aber auch zu den Spitzenzeiten in den



**Will neue Airlines auf die Piste locken.** Matthias Suhr verfolgt als neuer EAP-Direktor ehrgeizige Ziele. Foto Florian Bärtschiger

Sommermonaten ist der Start- und Landebereich bei Weitem nicht bei seinen Kapazitätsgrenzen angelangt. In Genf werden jährlich bei einer vergleichbaren Pistensituation 15 Millionen Passagiere abgefertigt. «Wir haben deshalb ein Potenzial von zehn bis zwölf Millionen Passagieren», sagte Suhr, «und sind in der Lage, mit der bestehenden Infrastruktur acht Millionen Passagiere zu bewältigen.» Erst dann ergebe sich neuer Infrastrukturbedarf, um die Serviceleistungen zu erhalten.

Eher enttäuschend verläuft aus der Optik von Suhr das Frachtgeschäft. Auch die neue millionenschwere Frachthalle erfüllt bis jetzt die Erwartungen nicht. Ende Jahr dürfte das Volumen nur marginal um zwei Prozent auf 100 000 Tonnen wachsen. Der EAP sei zwar verglichen mit anderen Flughäfen in Europa noch sehr gut bedient. Suhr schwiebt aber ein deutlich höheres Wachstum von sechs Prozent vor. Vor allem die Schifffahrt, die ihrerseits in einer Krise steckt, weil Überkapazitäten zu tieferen Preisen führen, ist zu einem noch ernsthafteren Konkurrenten im Frachtgeschäft geworden. Ein Rezept, wie die Verlagerung auf die Wasserstrassen zu stoppen ist, präsentierte Suhr gestern zwar nicht. Er hofft aber darauf, dass der Euro im Verhältnis zum Franken wieder stärker wird.

Kein Bauchweh bereitet Suhr der Steuerstreit mit Frankreich. In der

Frage, ob im Schweizer Sektor die Schweizer Mehrwertsteuer zur Anwendung gelangt, ist ein Gesuch an die Europäische Union hängig. Tendenz hier: Der binationale Charakter wird die formalistische Einheitsdoktrin knacken.

Bei den französischen Steuern im Flugverkehr, die zusätzlich erhoben werden sollen, ist der Knoten ebenfalls geplatzt. Die Franzosen fordern sechs Millionen Franken, der Grossteil des Betrages dürfte auf die Airlines und letztlich auf die Kunden abgewälzt werden. Die Ticketpreise werden sich dadurch um einige wenige Franken erhöhen. Billiganbieter wie EasyJet werden dadurch aber nicht verjagt.

### Jeder Sechste nimmt den Bus

Geklärt ist inzwischen zudem die Besteuerung des Flughafens selbst. Auch hier wird die hohle Hand des französischen Fiskus gefüllt. Noch nicht entschieden ist die Besteuerung der Unternehmen im Schweizer Sektor. «Das entsprechende Dossier liegt aktuell in Paris», sagte Suhr. Es werde auf Stufe der Aussenminister verhandelt. Eine Verhandlungslösung soll bis Ende Jahr erzielt werden, eine spruchreife Lösung im nächsten Frühjahr in Kraft treten.

Viel Verständnis bringt Suhr jenen gegenüber auf, die mit dem neuen An- und Abflugregime in Basel Probleme bekunden. Damit sich die zivilen Wasserstrassen Nord-Süd und Süd-Nord mit

rund 1000 Flügen pro Tag künftig nicht mehr über Luxemburg und dem Jura zweimal kreuzen, bringt die Neuorganisation der mitteleuropäischen Wasserstrassen Basel mehr Direktstarts. «Es gibt täglich 20 zusätzliche Abflüge Richtung Basel», sagte Suhr. Dies entspreche mehr als einer Verdreifachung. Die Neuorganisation des mitteleuropäischen Luftraumblocks Fabec könne jedoch nicht vom Flughafen beeinflusst werden. Keine zusätzlichen Immissionen hat im Übrigen das Elsass, da der Raum deutlich höher überflogen wird.

Verhalten optimistisch äusserte sich Suhr gestern zum Bahnanschluss an den EuroAirport. Dieses Projekt dürfe erst nach der Beilegung des Steuerstreits wieder an Fahrt aufnehmen. Immerhin seien die Unterlagen für ein Vorprojekt vor rund einer Woche eingetroffen. Auch die Finanzierung sei gesichert. Ein Teil der benötigten 750 000 Euro stammen aus dem Interreg-Topf. Zudem wird der französische Staat einen Teil der Kosten übernehmen. Lediglich 17 Prozent der Passagiere benutzen aktuell den öffentlichen Verkehr, um zum Flughafen zu gelangen. 83 Prozent nehmen das Auto. Weiterhin offen ist, wann der Anschluss an den EuroAirport fertiggestellt sein wird. Ein Termin im Jahr 2022 sei reine Spekulation. Die Kosten, so Suhr, dürften sich gemäss aktuellen Schätzungen bei 220 Millionen Euro einpendeln.