

"...dann können wir bis gegen 8 Millionen Passagiere bedienen" : Euroairport : von den Herausforderungen eines aufstrebenden binationalen Flughafens

Autor(en): **Ryser, Philipp**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft**

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft 4: **Schwerpunkt Basler Airlines**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-842929>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

«...dann können wir bis gegen 8 Millionen Passagiere bedienen»

Euroairport

Von den Herausforderungen eines aufstrebenden binationalen Flughafens

[ryp.] Im innereuropäischen Vergleich ist der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, wie er seit 1987 offiziell heisst, ein kleiner Flughafen. Die grossen in Europa: London, Paris, Frankfurt, Amsterdam und Madrid weisen alle ein mehr als zehn Mal höheres Passagieraufkommen auf. Die 4 Millionen Passagiere, welche im letzten Jahr den EuroAirport benutzten sind eine sehr gute Zahl und ein Ausdruck für die hervorragende Arbeit, welche die Betreiber des binationalen Flughafens seit gut fünf Jahren leisten.

Als ich in das grosse Direktorenbüro trete, bleibe ich überrascht stehen: Durch die hohen Fenster, welche die ganze Länge des Zimmers einnehmen, bietet sich dem Besucher ein grossartiger Blick über das Flughafengelände bis zum Fingerdock des 2005 eröffneten Südterminals. Direkt unter mir steht ein grosses Transportflugzeug, das soeben beladen wird. Weiter hinten warten zwei startklare Passagierflugzeuge darauf, abheben zu dürfen. Auf einem der beiden prangt der orangefarbene, dominante easyJet-Schriftzug.

Viel Zeit, um das geschäftige Treiben zu beobachten, bleibt nicht, denn mein Gesprächspartner, Jürg Rämi, lädt mich ein, Platz zu nehmen. Seit bald fünf Jahren leitet er als Direktor die Geschicke des EuroAirports Basel-Mulhouse-Freiburg und er hat viel erlebt in dieser Zeit: Als er seinen Job im Herbst 2002 antrat, befand man sich im Zusammenhang mit der Streichung von diversen Destinationen der Swiss in einer schwierigen Phase. Kein angenehmer Start für den neuen Flughafendirektor. Die Crossair war ein Jahr zuvor in der neu gegründeten Swiss aufgegangen, die sich aus Basel zurückzog. So musste der EuroAirport Ende 2002 einen Passagierrückgang von 14% bekannt geben. Doch es kam noch schlimmer. Ein Jahr später sank das Passagieraufkommen auf unter 2,5 Millionen Personen (-23%) und in einem Interview stellte Jürg Rämi als frischgebackener Flughafendirektor ernüchtert fest: «Wenn es uns nicht gelingt, die abgebauten Swiss-Flüge durch andere Airlines zu ersetzen, erreichen wir den kritischen Punkt». Die Sonntagszeitung titelte damals dramatisierend: «Der EuroAirport ist ein sterbender Flughafen», worauf Jürg Rämi eine Woche später gegenüber der Zeitung beteuerte, dass er daran glaube, «dieses oder nächstes Jahr aus der Talsohle» herauszufliegen. Die sonst so zurückhaltende Neue Zürcher Zeitung schrieb noch im Oktober 2003 von einem «Euro-Airport in Turbulenzen».

Manch einer mag sich wohl damals wehmütig an die Zeit erinnern haben, als die Crossair als Homecarrier in Basel ansässig war und das EuroCross betrieb, was dem EuroAirport den Status eines kleinen Hub verlieh. Dadurch hatten Passagiere die Möglichkeit, ohne sich um ihr Gepäck und den Anschlussflug kümmern zu müssen, direkt umzusteigen. Die Passagierzahlen am EuroAirport waren in der Folge von 1,8 Mio. im Jahr 1990 auf 3,8 Mio. im Jahr 2000 angestiegen.

Doch beim Amtsantritt von Jürg Rämi sieht die Realität anders aus. Die Swiss fliegt immer öfter am EuroAirport vorbei und die Passagiere bleiben dem Flughafen fern. Diese Tatsachen können ihm den Optimismus nicht nehmen und in einem Interview mit der IG Luftverkehr Basel stellt er Ende 2002 fest, dass «wir im Moment weit unten sind, doch auf Dauer sehe ich das Potential für den EuroAirport intakt.»

Mit easyJet ging es aufwärts

Er sollte recht behalten. Zwei Jahre später, Ende 2004 nahmen die Passagierzahlen wieder leicht zu (+2%) und Ende 2005 schaffte der EuroAirport den Turnaround und konnte einen Gewinn ausweisen. Die Passagierzahlen waren um sagenhafte 30% gewachsen und erreichten mit 3,3 Mio. schon fast wieder einen Wert wie zu den besten Crossair-Zeiten. Ein Hauptgrund für dieses Wachstum war die Entscheidung von easyJet, Basel in ihr Streckennetz aufzunehmen. 2004 nahm die Billigfluggesellschaft Verbindungen nach London-Stansted, Liverpool und Berlin-Schönefeld auf. In einer Medienmitteilung wurde von Flughafen-seite damals darauf hingewiesen, dass easyJet mit der angekündigten Aufnahme von Flügen ab dem EuroAirport die Bedeutung des Flughafens «in seiner Funktion als Eingangstor zu den drei wichtigen Märkten Deutschland, Frankreich und der Schweiz» bestätige und damit «das Entwicklungspotenzial des Dreiländerecks für den Geschäfts- und Freizeitverkehr» anerkenne. Tatsächlich bot easyJet bald weitere Verbindungen vom und zum EuroAirport an. Heute kann man mit der Billigairline ab Basel nach nicht weniger als siebzehn verschiedenen Städten fliegen.

Es war jedoch nicht nur easyJet, welche die positive Entwicklung des EuroAirports auslöste, wie Jürg Rämi präzisiert: «easyJet war für den Aufschwung des EuroAirports sehr wichtig und das neue Tarifsystm, das wir auf den Herbst 2003 einführten, ist für alle Airlines interessant und hat sicher mitgeholfen».



Jürg Rämi

Der 1995 in Liestal geborene Jürg Rämi ist Absolvent der Swissair Luftverkehrsschule und arbeitete bereits für die Swissair während 8 Jahren am hiesigen Flughafen.

Später war er für diese Airline in leitenden Positionen in Zürich, Genf, Barcelona und Stockholm tätig.

Vor seinem Engagement in Basel war er bei der Swissair als Vice-President Sourcing and Quality für Flugplanung, Einkauf des Unterhalts der Flotte und der Bodendienste, Flughafengebühren sowie Flughafen-Infrastrukturen tätig.

Seit 2002 ist er Flughafendirektor des EuroAirports Basel-Mulhouse-Freiburg.

Nicht nur easyJet, auch andere Fluggesellschaften, die das Konzept des Billigfliegers kopierten, kamen nach Basel. So erlebte der EuroAirport die überlebenswichtige Renaissance. Heute sind es zwanzig verschiedene Airlines, die über 480 Abflüge pro Woche nach 50 verschiedenen Destinationen anbieten, wobei mehr als die Hälfte aller Passagiere des EuroAirports mit easyJet fliegt (51,1% im Jahr 2006).

Billigfluggesellschaften spielen offensichtlich eine wichtige Rolle für den EuroAirport. Sie animieren die Reiselustigen, einen Flug zu buchen, was dem EuroAirport nur recht sein kann, denn je mehr Passagiere den binationalen Flughafen benutzen, umso besser geht es ihm. Jürg Rämi: «Unsere Einnahmen verteilen sich hauptsächlich auf zwei Gruppen. Knapp 50 Prozent machen die Passagier- und die Landegebühren aus - das sind die Aviation-Einnahmen. Die andere Hälfte kommt aus den Non-Aviation-Erträgen. Dazu gehören die Mieten, wie zum Beispiel die Tax-Free-Einnahmen, und die Parkplatzgebühren. Der treibende Faktor sind aber unsere Passagiere, denn je mehr Passagiere zum EuroAirport kommen, umso mehr wird hier ausgegeben und konsumiert, was uns am Ende weiter bringt.»

Ziel der Flughafenbetreiber muss es sein, laufend mehr Passagiere davon zu überzeugen, den EuroAirport zu benutzen. In den letzten Jahren ist das bestens gelungen, wie Jürg Rämi bestätigt: «Ja, in den Jahren 2005 und 2006 durften wir ein Wachstum von 20 bis 30 Prozent verzeichnen. Im laufenden Jahr sind es zwischen 11 und 12 Prozent und wir gehen davon aus, Ende Jahr auf etwa 8 Prozent Passagierzuwachs zu kommen». Damit wächst der Flughafen in diesem Jahr etwas weniger stark als in den Vorjahren, doch Jürg Rämi winkt, meine Gedanken bezüglich eines drohenden Wachstumseinbruchs ahnend, entschieden ab. Als Wachstumsabschwächung könne man dies keineswegs bezeichnen, denn Gründe für den etwas tieferen Zuwachs gibt es viele. So sind die 2,5 Mio. Passagiere, welche im Jahr 2002 den EuroAirport frequentierten, eine derart tiefe Zahl, dass zu Beginn des Aufschwungs mit hohen Wachstumsraten zu rechnen war. Ein weiterer Grund ist «die neue TGV-Linie nach Paris, bei der wir budgetiert haben, dass sie uns 20 bis 30 Prozent der Passagiere auf der Paris-Strecke kosten wird.»

Die Bahn und das Flugzeug

Tatsächlich hat die Eisenbahn in den letzten Monaten in der Schweiz für positive Schlagzeilen gesorgt. Neben der besseren Verbindung nach Paris wurde der NEAT-Tunnel am Lötschberg eröffnet, wodurch sich die Reisezeit nach Mailand ebenfalls um eine Stunde verkürzt. Dazu wird die Zugverbindung von Basel nach Frankfurt dank dem ICE bald deutlich attraktiver werden. Es scheint, als ob sich die Bahn zu einer ernsthaften Konkurrentin des Flugzeugs im innereuropäischen Verkehr entwickelt. «Nein», meint Jürg Rämi,

Bildlegende

Oben: EuroAirport 2007, Eingangs- und Aufenthaltsbereich
Unten: Im Flugzeug





«das denke ich nicht. Mittelfristig werden gewisse Distanzen bestimmt eher auf der Schiene bewältigt werden. Man spricht schon lange von einem Radius von 500 bis 600 km, der auf diese Weise zurückgelegt wird. Im Umkreis Stuttgart, Paris, Frankfurt, Mailand wird eine Zeit lang parallel sowohl das Flugzeug als auch die Bahn benutzt werden, doch irgendwann wird es sich vermutlich in Richtung Schiene verlagern, falls es bis dahin ein effizientes Produkt gibt, das schnell ist. Das stört uns Flughäfen aber nicht, denn es gibt nach wie vor genügend Städte, die man allein aufgrund der Distanz anfliegen muss: schon Düsseldorf und Hamburg - Destinationen in Skandinavien oder Spanien sowieso. Da ist der Zug auch langfristig nach heutigem Ermessen keine Alternative.»

Trotzdem besteht die Gefahr, dass immer mehr Passagiere mit dem Zug zu den nahe gelegenen grossen Flughäfen wie Zürich oder Frankfurt abwandern, die über ein interessanteres Angebot an interkontinentalen Direktflügen verfügen als der EuroAirport. Doch auch in dieser Beziehung befürchtet Jürg Rämi keinen Exodus der Passagiere, denn «das macht man eher mit einem Zubringerflug, der einem direkt zum gewünschten Flughafen bringt. Dort kann man dann problemlos umsteigen und sofort weiterfliegen. Mit dem Zug verliert man für das ganze Prozedere eher zu viel Zeit».

Einen Bahnhof aber hätte man auf dem Flughafen schon gerne, wie Jürg Rämi bestätigt: «Ich denke, wir brauchen einen Schienenanschluss. Mit den wachsenden Passagierzahlen ist er nun wieder verstärkt ein Thema. Die beiden Verkehrsträger stehen ja nicht primär in Konkurrenz zueinander, sondern sie ergänzen sich.»

Die Idee und der Wille, einen Bahnanschluss zu realisieren, sind da, das spürt man. Jürg Rämi sprüht geradezu vor Enthusiasmus, wenn er seine Idee von einem eigenen Bahnhof entwickelt. Doch von schweizerischer und französischer Seite müsste ein klares Bekenntnis zu einem solchen Projekt abgegeben werden, denn die Finanzierung der noch zu bauenden Schienenstränge und des Bahnhofs sind Staatsaufgaben. Jürg Rämi erläutert seine Vision: «Der Bahnhof müsste kein grosser schöner Bau sein, sondern eher in die Richtung von gedeckten Perrons gehen, die jedoch direkt mit den Terminals verbunden wären». Die Passagiere könnten also bereits vorgängig am Ausgangsbahnhof den Check-In abwickeln und dann vom Flughafenperron aus direkt in den Wartebereich des jeweiligen Terminals gehen.

Zurzeit liegt die Realisation der Idee in weiter Ferne. Ein Wunschtraum also? «Keineswegs», meint Jürg Rämi: «Zwar ist ein Schienenanschluss erst im Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren zu sehen, doch unser Ziel ist es, das Ganze etwas nach vorne zu schieben. Wir glauben an dieses Projekt».

Bildlegende

EuroAirport 2007: Eingangs- und Aufenthaltsbereich



Der EuroAirport will noch attraktiver werden

Dem EuroAirport geht es gut, das steht ausser Frage. Im letzten Jahr benutzten zum ersten Mal mehr als 4 Millionen Passagiere den EuroAirport und easyJet beschloss, ein viertes Flugzeug in Basel zu stationieren. Gleichzeitig nahm der Frachtverkehr signifikant zu. Auch die Zukunftsperspektiven stimmen die Flughafenbetreiber optimistisch, wie Jürg Rämi erklärt: «Wir werden zwar voraussichtlich nicht mehr zwanzig bis dreissig Prozent Passagierwachstum aufweisen, aber wenn wir die vorhandene Infrastruktur richtig ausnützen, dann ist es möglich, bis gegen acht Millionen Passagiere pro Jahr zu bedienen. In diesem Jahr werden wir 4,3 Millionen haben, aber ich denke, dass wir den heutigen Stand längerfristig nochmals fast verdoppeln können, ohne erneut bauen zu müssen.

Um noch mehr Passagiere anzulocken, muss das Angebot weiter ausgebaut werden, woran die Flughafenbetreiber ständig arbeiten. In diesem Jahr können mit Iceland Express nach Reykjavik und TUIfly nach Bari zwei neue Verbindungen angeboten werden. Dazu gelang es, die irische RyanAir zu überzeugen, den EuroAirport in ihr Streckennetz aufzunehmen, was als Erfolg bezeichnet werden darf. Die grösste europäische Billigfluggesellschaft wird ab Mitte Oktober drei Mal die Woche Direktverbindungen nach Stockholm und vier Mal in der Woche nach Barcelona anbieten und es ist gut vorstellbar, dass weitere Destinationen folgen werden, so wie das bei easyJet der Fall war. Das für den Flughafen positive Wachstum hat aber ökologisch negative Folgen. Das weiss Jürg Rämi, verweist jedoch auf die grosse Nachfrage, welche die günstigen Flugangebote ausgelöst haben. Da stehen sich zwei wichtige gesellschaftliche Bedürfnisse entgegengesetzt gegenüber.

Dank der Billiganbieter ist Fliegen für jedermann erschwinglich. Für 34 Franken und 99 Rappen kann ab Oktober nach Stockholm oder für 20 Franken nach Barcelona gejettet werden. RyanAir sei Dank. Hat am Ende tatsächlich der Gegenwartssoziologe David Bosshart Recht, der behauptet, in der heutigen Gesellschaft sei der Preis der einzige verbliebene Massstab, der uns noch Orientierung biete, deshalb gelte auch der Leitsatz: «Billig ist immer gut». Also, auf nach Barcelona, im Oktober, wenn es bis dahin nicht ein besseres, sprich günstigeres Angebot gibt. Aber macht das noch Sinn? Will ich überhaupt nach Barcelona - nur weil der Flug läppische 20 Franken kostet? Muss ich am nächsten Wochenende wirklich nach Madrid, Berlin oder Rom, lediglich weil es billiger zu haben ist als ein Ausflug auf die Rigi?

Fliegen ist für viele mehr als die blosse Bewältigung einer Strecke. Für Jürg Rämi etwa, der selber über keine Pilotenlizenz verfügt, bedeutet es «einfach Weltverbundenheit und Freiheit.» Aber Freiheit wozu? Und zu wessen Lasten?



Verwendete Literatur

Hatt Andreas, Der EuroAirport: ein Trumpf in unserer Region, in: Strom und See, Basel, 88 (1993), S. 150-152.

Peyer Peter F, Vom Sternenfeld zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Basel: Christoph Merian Verlag, 1996.

Rhinow Paul A., Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, seine Entwicklung und Rolle für Basel und die Region, Basel: Referat vom 12.9.1989 beim schweizerischen Bankverein, 1989.

Walker Andreas M, Chance Regio-Flughafen: Wechselwirkung zwischen dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg und der Regio, Analysen und Szenarien, Basel: Helbing und Lichtenhahn Verlag, 1995.

Verwendete Internet-Seiten

www.igluftverkehr.ch
www.euroairport.com

