

## Region

# «Wir sind sicher nicht top - aber auch nicht so schlecht»

Der Flughafendirektor wehrt sich Matthias Suhr kontert die Vorwürfe von BaZ-Kolumnist Joël Thüring. Trotz schmalen Budget schneidet der Euro-Airport in Rankings gut ab. Probleme gibt es bei den WC-Anlagen.

Leif Simonsen und Marcel Rohr

Die Vorwürfe waren happig. Verlotterte Infrastruktur, komplizierte Anreise, hohe Preise, überall Dreck: So beschrieb BaZ-Kolumnist Joël Thüring letzte Woche den aktuellen Zustand des Euro-Airports Basel. Der Artikel gab zu diskutieren. Viele gaben dem SVP-Grossrat recht, andere teilten seine Meinung überhaupt nicht. Am Dienstag erschien Flughafendirektor Matthias Suhr auf der Redaktion am Aeschenplatz. Im über einstündigen Gespräch erklärte er seine Sicht der Dinge.

*Herr Suhr, welches ist der schönste Flughafen der Welt?*

München ist hervorragend. Erstens ist der Flughafen ein Hub, also ein Verkehrsknotenpunkt, zweitens ist er auf einer grünen Wiese neu erbaut worden. Die meisten Flughäfen sind historisch gewachsen und vielfach veraltet, zum Beispiel London-Heathrow oder Frankfurt, aber auch Basel, was den modernen Alltag schwierig macht.

*Und wo steht der Euro-Airport Basel im Vergleich dazu da?*

Es gibt verschiedene Arten, einen Flughafen zu bewerten. Eine davon kommt von der europäischen Flughafenorganisation. In dieser Qualitätserhebung von Ende 2021 liegen wir mit Basel hinter Zürich, Genf, Toulouse und München auf dem fünften Platz, wenn man nur die Länder Schweiz, Deutschland und Frankreich vergleicht. Bewertet wird jeweils nach rund dreissig Kriterien, rund 3000 Passagiere geben ihre Meinung ab. Deshalb hat mich die Aussage von BaZ-Kolumnist Joël Thüring gestört, Basel sei der vielleicht schlechteste Flughafen Europas. Wir sind sicher nicht top, aber auch nicht so schlecht.

*Aber München zum Beispiel ist besser.*

Ja, auch Zürich, aber die Vergleiche hinken. München und Zürich sind grosse Hubs, die auch Langstreckenflüge anbieten. Sie verlangen für ihre Infrastruktur naturgemäss höhere Passagiergebühren, und deshalb haben sie in der Regel eine bessere Infrastruktur am Flughafen. Wir in Basel sind spezialisiert auf Punkt-zu-Punkt-Flüge mit Low Cost Airlines, die schnelle Umsteigezeiten benötigen. In Sachen Pünktlichkeit stehen wir übrigens im eingangs erwähnten Ranking auf Platz drei aller dreissig Easyjet-Basen in Europa. Das ist für alle Billigfluglinien wichtig.

*Bemängelt wird die Infrastruktur in Basel, die in die Jahre gekommen ist. Die Farbtöne und Teppiche erinnern an DDR-Zeiten. Haben Sie kein Geld für Renovationen?*

Die Infrastruktur von Basel-Mulhouse wurde geprägt von der Crossair. Ausgelegt für eher kleinere Flugzeuge mit rund 70 Plätzen. Heute bieten wir ein anderes Betriebsmodell mit einigen Low Cost Airlines an, ein breites Flugnetz mit grösseren Maschinen und viel mehr Passagieren. Gleichzeitig sind die Preise für Flugtickets massiv gesunken. Deshalb steht uns viel weniger Geld zur Verfügung als der Crossair damals.

*Und im Pandemiejahr 2020 fuhr der Euro-Airport einen riesigen Verlust ein*

Es waren 18 Millionen Euro bei 2,6 Millionen Passagieren. Ein Jahr zuvor machten wir 24 Millionen Euro Gewinn und hatten 9 Millionen Passagiere. Das war Rekord. Deshalb mussten wir für 2021 massiv sparen. Wir haben praktisch alle Investitionen auf Eis gelegt, dazu gehörten Verbesserungen im Infrastrukturbereich bei der Ankunft auf Niveau 2. Überdies stellten wir kein neues Personal mehr ein. Staatliche Beihilfen bekamen wir keine.

*Und wie lief das Jahr 2021?*

Da hatten wir 3,6 Millionen Passagiere. Und dank den Sparmassnahmen machten wir einen kleinen Gewinn von 4 Millionen Euro. Damit waren wir in Frankreich der einzige Flughafen, der schwarze Zahlen schrieb.

*Also gibt es jetzt Geld für Renovationen.*

Für 2022 rechnen wir mit 6,2 Millionen Passagieren, da können wir wieder investieren, auch wenn sich der Luftverkehr nur langsam von der Krise erholt. Wir haben gewisse Renovationsarbeiten bereits wieder aufgenommen, auch die Renovationen bei der Ankunft inklusive neuer WC-Anlagen.

*Stichwort Sauberkeit und Hygiene, gerade auf den Toiletten: Das hat auch Joël Thüring kritisiert. Teilen Sie diesen Eindruck, oder sind die Erwartungen an die Standards zu schweizerisch hoch?*

In diesem Punkt muss ich Herrn Thüring recht geben. Wir haben eindeutig ein Problem bei den WC-Anlagen. Es gibt nicht nur zu wenig Toiletten - sie sind zu Spitzenzeiten auch nicht immer sauber. Nun haben wir das Putzpersonal nochmals aufgestockt.

*Viele Leute beschwerten sich auch, dass das Flughafenpersonal kein Deutsch spreche und unfreundlich sei. Was sagen Sie dazu?*

Bei der flughafeneigenen Information reden alle Angestellten mindestens drei Sprachen, Deutsch, Englisch, Französisch, darauf achten wir. Beim Check-in, das betrifft Swissport, sind ebenfalls alle dreisprachig. Bei der Sicherheitskontrolle sind zugegebenermassen nicht alle mehrsprachig, es gibt aber in jedem Team mindestens eine Person, die drei Sprachen spricht.

*Sind diese Angestellten auch freundlich?*

Freundlichkeit ist schwer messbar, da sind wir auf Rückmeldungen der Passagiere angewiesen. Wir nehmen das Thema ernst, wenn wir solche Rückmeldungen erhalten. Auch wenn einige Jobs nicht so gut bezahlt sind, ist dies kein Argument, nicht freundlich zu sein.

*Das Gastroangebot - zu wenig, zu teuer - wird ebenfalls bemängelt.*

Seit Corona haben wir akuten Personalmangel. Das spüren ja auch die Beizer in der Stadt. Ich gebe zu bedenken: Der Flughafen öffnet morgens um 4 Uhr. Die Letzten gehen um Mitternacht heim. Das sind lange Tage, es braucht viel Personal, um den Service der über ein Dutzend Gastrobetriebe über die gesamte Öffnungszeit aufrechtzuerhalten. Aber unsere Preise bei der Verpflegung sind absolut im Rahmen, verglichen mit anderen Flughäfen. Das gilt auch beim Parking. Von Abzocke kann keine Rede sein.

*Gleichzeitig betonen Sie aber auch: Der Flughafen verfügt nicht über jene finanziellen Mittel, die Sie selbst gern hätten.*

Richtig, unser Budget erlaubte dies in den letzten zwei Jahren nicht. Wir brachten zwar 9 Millionen Passagiere pro Jahr durch einen Terminal, aber einen zweiten wird es nicht geben. Das liegt am binationalen Status des Flughafens, wonach im gleichen Terminal Passagiere aus Frankreich und der Schweiz begrüsst werden müssen. Somit müssen wir in die bestehende Infrastruktur mehr investieren. Hier haben wir für 2022 schon einige Gelder freigegeben.

*Sind denn die Leute verwöhnt, wenn sie für 50 Franken nach London fliegen können und gleichzeitig einen Topservice am Flughafen erwarten?*

Der Passagier hat das Recht, vernünftige Qualität einzufordern.

*Wenn Ihr Businessmodell nicht ausgelegt ist auf die vorhandene Infrastruktur - müsste man da nicht die Strategie ändern und andere Fluglinien nach Basel locken, die dem Flughafen mehr bezahlen?*

Das entscheiden die Airlines, nicht wir. Sie legen das Businessmodell fest und auch die Ticketpreise. Aus meiner Sicht wird Basel niemals ein zweiter Umsteigeflughafen neben Zürich. Das bietet sich einfach nicht an.

**Grundsatzfrage, Herr Suhr: Wie sehr wird Ihr Alltag von Paris geprägt? Der Flughafen steht auf französischem Boden.**

Das Zusammenspiel mit den Behörden in Paris ist tatsächlich anforderungsreich. Der Flughafen wird gemäss der Vereinbarung von 1949 nach französischem Recht geführt, Ausnahmen müssen mit Frankreich ausgehandelt werden. Während Corona hatte beispielsweise Frankreich bedeutend schärfere Einreisebestimmungen als die Schweiz. Das mussten wir anpassen. Paris ist uns entgegengekommen. Aber das dauert immer einen Moment.

**Sie sagen es selbst: Der Flughafen platzt aus allen Nähten. Ist es in Ihrem Sinn, dass die Passagierzahlen weiter steigen - oder wann ist die Grenze erreicht?**

Eine gute Frage. 2019 hatten wir 9 Millionen Fluggäste. Unsere Mission lautet: Wir wollen die trinationale Region an den internationalen Flugverkehr anbinden. Das haben wir sicher geschafft - weil die Nordwestschweiz und Südbaden wirtschaftlich so stark wachsen. Gleichzeitig haben wir ein Problem, was die Umwelt angeht. Einerseits geht es um den Lärm. Tagsüber haben wir nicht gross zugelegt in den vergangenen Jahren; aber in der Nacht, vor allem zwischen elf und zwölf. Da spüren wir stark, dass der Widerstand wächst.

**Gibt es in Sachen Passagieraufkommen eine Obergrenze?**

Das Problem ist weniger das Gesamtvolumen, sondern vielmehr die Spitzenzeiten. Bei der ersten Welle morgens zwischen sechs und halb acht Uhr stossen wir bereits heute an unsere Grenzen, was die Terminalstruktur angeht. Die anderen entscheidenden Punkte sind Lärm und CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Wir haben im Februar ein Verbot für geplante Starts nach 23 Uhr eingeführt. Ausserdem wollen wir dem Flughafen ein sogenanntes Lärmkorsett überstreifen. Anwohner und Airlines müssen eine Sicherheit haben, wie viel Lärm der Flughafen inskünftig verursachen darf. Genf hat bereits ein solches Lärmkorsett. Das würden wir gern auch bei uns einführen. Das ist nicht ganz einfach, weil Frankreich noch keine Rechtsgrundlage für ein solches Instrument kennt.

**Wie können Sie den CO<sub>2</sub>-Ausstoss bekämpfen?**

Bis es eine CO<sub>2</sub>-neutrale Fliegerei gibt, geht es noch ein paar Jahre. Wir wollen bis 2030 CO<sub>2</sub>-neutral werden. Das betrifft die Infrastruktur. Aber der wesentliche Anteil beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss ist der Flugverkehr selbst sowie die An- und Abreise der Passagiere per Auto.

**Den Sie nicht beeinflussen können.**

In einem gewissen Sinn schon. Wir schaffen bei den Fluggesellschaften finanzielle Anreize, damit sie den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und den Lärm reduzieren. Und was den Autoverkehr angeht - da arbeiten wir seit Jahren auf einen direkten Bahnanschluss zum Euro-Airport hin.

**Interessanterweise sind es die Grünen, die dem Bahnanschluss kritisch gegenüberstehen. Sie sagen, damit würden einfach noch mehr Flugreisende angezogen.**

Man muss den Bahnanschluss als Teil des trinationalen Bahnnetzes betrachten. Er ist ein wichtiger Teil dieses Netzes. Wir haben den Effekt des Bahnanschlusses auf die Passagierentwicklung prüfen lassen; die Studie besagt, dass die Anbindung nur vier Prozent mehr Flughafenpassagiere bringen wird. Das Argument ist deshalb nicht mehr stichfest.

**Wer mit dem Auto kommt, dem bleibt Ärger nicht erspart. Dass man nicht mehr über die Rampe vor die Eingangshalle fahren darf, sorgt für Kritik.**

Wir haben nicht so viele Reklamationen. Grund für das Fahrverbot war ja das Verkehrsaufkommen. Auf französischer Seite stauten sich die Autos mitunter bis zur Autobahn, die Flugpassagiere stiegen zeitweise auf dem Pannestreifen aus, damit sie den Flieger nicht verpassten. Der 50er-Bus kam bisweilen gar nicht mehr zum Flughafen durch. Nun haben wir den Parkingexpress eingeführt, mit 250 statt 40 Parkplätzen. Die Staus sind weg.

**Wiederkehrendes Thema sind die Wartezeiten beim Gepäck oder bei der Passkontrolle.**

In aller Regel verliert man höchstens 20 Minuten bei der Passkontrolle. Es gibt Situationen, in denen gleich mehrere Flugzeuge aus Nicht-Schengen-Staaten wie der Türkei, Grossbritannien oder Kosovo landen. United Kingdom gehört jetzt auch dazu - Brexit sei Dank. Es kann also sein, dass

Business-Reisende aus London mehr als eine halbe Stunde warten müssen, aber das ist nicht die Regel. Für die Gepäckabgabe gilt das Gleiche: Da beträgt die Wartezeit normalerweise nicht mehr als 15 Minuten.

*Um die Passkontrolle schneller abzuwickeln, gäbe es eine einfache Lösung: mehr Personal.*

Das schweizerische Grenzwachtkorps hat diese Ressourcen, die französische Polizei nicht immer. Angefangen haben die Personalprobleme im November 2015 mit den Anschlägen in der Konzerthalle Bataclan in Paris. Seither hat Frankreich die strengsten Anti-Terror-Massnahmen in Europa durchgesetzt - aber gleichzeitig nicht mehr Polizisten eingestellt.

*Blicken wir in die Zukunft: Wie wird sich die Luftfahrt in den nächsten Jahrzehnten entwickeln - nimmt die Zahl der Billigflüge weiter zu?*

Einige Reisedestinationen, die wir vom Euro-Airport ansteuern, bekommen künftig Konkurrenz. Die Zugverbindungen werden besser und schneller, andere Technologien wie Hyperloop kommen auf den Markt. Noch ist die Bahn nicht in der Lage, solche Kapazitäten bereitzustellen. Aber langfristig wird der Euro-Airport weniger Europa-Flüge anbieten. Die schrittweise Entwicklung für «grüneres» Kerosin mit synthetischen Stoffen wird dazu führen, dass Fliegen auch wieder teurer wird. Das begrüsse ich grundsätzlich. Wir sind der Nachhaltigkeit verpflichtet. Das Wachstum von acht Prozent, das wir in den letzten Jahren hatten, ist vorbei. Oder wie ich sage: «The party is over» - die Party ist vorbei.

*Fliegen Sie selbst Business oder Economy?*

(lacht) Economy. Vor allem innerhalb Europas wüsste ich nicht, warum ich Business fliegen sollte. Früher war das wahrscheinlich noch wichtiger. Erstens gab es in der Businessclass etwas Vernünftiges zu essen, serviert in Porzellangeschirr. Seit Corona fliege ich bedeutend weniger.

© Basler Zeitung. Alle Rechte vorbehalten.