

Meinungen und Profile

Leitartikel

Billig fliegen ist abgehoben - und Matthias Suhr ein Vorbild

Der Direktor des Euro-Airports Basel sieht Grenzen bei der Fliegerei und forciert den Klimaschutz. Das ist mutig in einer Branche, die von Geldgier und Dekadenz getrieben ist.

Marcel Rohr

Der Satz kommt mitten im Interview. Unvermittelt und fadengerade. Der Satz kommt von Matthias Suhr, er geht so: «The party is over.» Die Party ist vorbei. Suhr ist Direktor des Euro-Airports in Basel. An diesem Dienstag sitzt er auf einem Stuhl in der BaZ-Redaktion und redet über die Qualität seines Flughafens, der immer wieder in der Kritik steht, weil er schmutzig, laut, teuer und schlecht erreichbar sein soll.

Dann folgt eben dieser Satz, den Suhr noch ausführt. Langfristig wird der Euro-Airport weniger Europa-Flüge anbieten. Die Entwicklung für «grüneres» Kerosin mit synthetischen Stoffen wird dazu führen, dass Fliegen auch wieder teurer wird, was er, Suhr, grundsätzlich begrüsst. Und zum Schluss: «Wir sind der Nachhaltigkeit verpflichtet. Das Wachstum von acht Prozent, das wir in den letzten Jahren hatten, ist vorbei.»

Matthias Suhr ist kein grüner Aktivist, der mit bemaltem Banner und Megafon durch die Strassen zieht und den Kapitalismus anprangert. Suhr ist Direktor eines Flughafens; die Branche ist in den letzten 20 Jahren durch die Decke geschossen. Fliegen ist hip - und vor allem billig. Im Jahr 2019 begrüsst der Euro-Airport neun Millionen Passagiere, was Rekord bedeutete. Auch in diesem Sommer sind die Zahlen nach zwei Jahren Pandemie wieder nach oben geschneilt.

Immer höher, immer schneller, immer weiter: Die «Ich will alles, und zwar jetzt!»-Generation sorgte in der Luftfahrt für grenzenloses Wachstum. Ob drei Tage Shopping in New York vor Weihnachten oder für 30 Franken ans Meer nach Mallorca: Die Airlines erfüllten diese Träume, waren sie noch so dekadent. Neuste Studien sagen eine Verdreifachung des Luftverkehrs bis 2050 voraus. Dabei heben zu Spitzenzeiten heute schon weltweit rund 200'000 Flugzeuge ab - pro Tag. Wie soll unser Planet das aushalten? Umso bemerkenswerter, dass Matthias Suhr die Zeichen der Zeit erkannt hat. Seine Einsicht, das Wachstum zu deckeln, wird die Welt nicht retten. Aber sie macht ihn zum Vorbild für eine Gesellschaft, die dem Klimawandel nicht nur mit einem Achselzucken begegnet.

Flugzeuge sind die Dreckschleudern der Lüfte. Wer von Basel nach Lissabon und zurück fliegt, setzt - gemäss Flughafen - über eine Tonne CO₂ frei. Biotreibstoffe und synthetisches Kerosin könnten die Emissionen in den nächsten Jahrzehnten auf null bringen. Das wäre der sogenannte Tesla-Moment für die Branche; im Autobau gilt der Tesla als Inbegriff der Elektrifizierung, als Meilenstein für eine grüne Zukunft. Klimaneutral wäre das Fliegen dann aber noch immer nicht. Ein grosses Problem sind die Kondensstreifen am Himmel, die sich wie ein wärmender Mantel um die Erdatmosphäre legen und diese mehr belasten als der Jet selbst. Das haben Forschende an der ETH Zürich kürzlich publik gemacht.

Diesen Fakten ist auch ein Matthias Suhr ausgeliefert. Deshalb zeigt er Alternativen auf: Der Euro-Airport wird künftig weniger Flüge in Europa anbieten. Als erste Alternative eignet sich die Bahn. Frankreich hat mit dem TGV einen zuverlässigen Düsenjet auf Schienen, auch das Angebot der SBB ist im Grossen und Ganzen zufriedenstellend. Dagegen hat die Deutsche Bahn ein grosses Imageproblem: Jeder vierte ICE-Zug ist im Schnitt verspätet, das Netz ist überlastet und störungsanfällig. Das nervt vor allem Geschäftsreisende, wenn sie pünktlich zum Meeting kommen wollen.

In Basel sind die Verbindungen Richtung Paris, Köln, Berlin, Wien und Mailand exzellent. Dass der Euro-Airport immer noch keinen Gleisanschluss hat, ist eine Zumutung, denn verbieten soll man die Fliegerei ja keinesfalls. Doch die vielen privaten Autofahrten vom und zum Flughafen belasten

das Klima zusätzlich. Und dies nur, weil Bürokraten und Technokraten jahrelang geschlampt und Unsummen für Studien ausgegeben haben, anstatt ein trinationales Bahnnetz zu erschliessen.

Der entscheidende Punkt bei der Wahl des Verkehrsmittels sind jedoch die Preise. Die heutigen Tarife der Bahn wirken im ersten Moment als zu teuer; sie sind es jedoch nur im Vergleich mit Flugticket-Preisen. Es ist ein Unding, dass eine Bahnfahrt Basel-Bern ohne Halbtax-Abo knapp hundert Franken kostet, während man für 70 Franken nach Hamburg fliegt. Bei Easyjet kostete ein Billett vor der Pandemie durchschnittlich etwa 65 Franken.

Mittlerweile ist billiges Fliegen abgehoben. Es muss wieder etwas kosten, wenn man in gut knapp zwei Stunden auf die Baleareninseln kommt. Die Entwicklung neuer Biotreibstoffe verteuert die Tickets künftig sowieso schon, die Airlines werden die Preise auf die Kunden überwälzen. Das ist nur logisch und richtig.

«Wir sind der Nachhaltigkeit verpflichtet.» Auch dieser Satz von Matthias Suhr ist mutig. Er sagt es nicht aus der gesicherten Position des Wohlstandes, für ihn und den Euro-Airport geht es um nichts weniger als die Existenz. Suhr schneidet sich ins eigene Fleisch, wenn er das Passagiervolumen am Flughafen auf maximal acht oder neun Millionen deckelt. Und trotzdem fühlt er sich mitverantwortlich, die Erderwärmung einzudämmen.

In einer verrückten Zeit, in der Kriege, Pandemie und Inflation die Menschen verunsichern und beängstigen, haben es politische Geschäfte zur Klimakrise besonders schwer. Der Egoismus jedes Einzelnen drückt viel stärker durch. Wenn das Geld knapp wird, ist der Klimawandel für die meisten halt weit weg, auch wenn vor lauter Hitze gerade der Boden unter den Füßen zu brennen scheint. Ob Matthias Suhr viele Nachahmer findet - bestenfalls auch ausserhalb der Luftfahrtbranche?

Marcel Rohr Chefredaktor

© Basler Zeitung. Alle Rechte vorbehalten.