

Basel Stadt Land Region

«Ein Problem war der Mangel an Spürhunden»

Flughafenchef zu Bombenalarmen Matthias Suhr spricht im Interview über Drohmails, tierische Verstärkung aus Bern und Zürich, französische Sicherheitskultur – und seine Faszination für den Euro-Airport.

Simon Bordier

Herr Suhr, am Euro-Airport gab es im Oktober eine Serie von Bombendrohungen. Wie haben Sie die Zeit erlebt?

Viermal innerhalb einer Woche waren bei uns Drohmails eingegangen: Im Flughafen sei eine Bombe platziert worden und diese werde hochgehen, hiess es sinngemäss. Wir sind in solch einem Fall verpflichtet, die Behörden zu informieren, insbesondere die lokale Préfecture. Sie hat in Frankreich die Kompetenz in Sicherheitsfragen. Der Préfet ordnete daraufhin sofort die Räumung an.

Wie verliefen die Evakuierungen?

Wir konnten den Flughafen jeweils in 15 bis 20 Minuten räumen. Das heisst: 3000 bis 6000 Fluggäste wurden nach draussen vors Terminal geleitet. Auch Mitarbeitende mussten alles stehen und liegen lassen und sich vom Flughafen entfernen; auf dem Vorfeld blieben verwaiste Fahrzeuge zurück. Crews, die sich in einer abflugbereiten oder eben gelandeten Maschine befanden, mussten die Türen geschlossen halten und mitsamt Passagieren im Flugzeug warten. Diverse Flüge auf dem Weg nach Basel-Mulhouse wurden annulliert oder umgeleitet. Letztlich sind wir aber froh, dass wir die Evakuierungen ohne grössere Zwischenfälle durchgebracht haben.

Beim ersten Vorfall mussten sich Passagiere über sechs Stunden draussen gedulden. Später ging es schneller. Warum?

Der Flughafen wird in so einem Fall von Sprengstoffspezialisten durchsucht. Erst wenn sie die Räume für sauber erklären – in Frankreich spricht man von «Dekontamination» –, wird die Sperrung aufgehoben. Ein Problem bei den ersten beiden Bombendrohungen war der Mangel an Spürhunden auf französischer Seite. Es musste Verstärkung aus Basel, später auch aus Bern und Zürich geholt werden. Bei der dritten und der vierten Bombendrohung standen schliesslich so viele Spürnasen zur Verfügung, dass die Dekontamination nur noch rund drei Stunden dauerte.

Sind Sie zufrieden mit der Reaktion der Behörden?

Wir haben am Euro-Airport noch nie etwas Vergleichbares erlebt. Unsere Krisenorganisation haben wir laufend aufdatiert und damit an die neuen Verhältnisse angepasst. Es ging vor allem darum, die Koordination zwischen den Behördenstellen und den Flughafenpartnern zu optimieren und zu beschleunigen.

Muss man stets den ganzen Flughafen räumen?

Es ist vorstellbar, die Durchsuchung auf den öffentlichen Bereich zu beschränken. Im anderen Bereich, auf der Pistenseite, befinden sich ja lediglich Personen und Waren, die bereits einen Sicherheitscheck durchlaufen haben. Bei anderen Flughäfen



Bei der ersten Bombendrohung im Oktober mussten Passagiere stundenlang draussen warten. Foto: Pino Covino

in Frankreich wurde dies bei den jüngsten Bombendrohungen entsprechend gehandhabt.

Was meint der hiesige Préfet dazu?

Wir haben ihn auf diese Möglichkeit hingewiesen. Er hat sich dann für die Durchsuchung des ganzen Flughafens entschieden, was seine Ordnung hat – der Préfet trägt letztlich die Verantwortung in Sicherheitsfragen. Und man darf den Kontext nicht vergessen: Seit Oktober herrscht in Frankreich die höchste Terrorwarnstufe, und Institutionen wie Spitäler und Schulen im ganzen Land waren von Bombendrohungen betroffen.

Mit welchen Ideen haben Sie 2015 die Direktorenstelle am Euro-Airport angetreten? Was hat sich verändert?

Schon kurz nach Stellenantritt änderte sich einiges: Die Terroranschläge vom 13. November 2015 in Paris rüttelten Frankreich und Europa auf, massive Sicher-

heitsvorkehrungen waren die Folge. Unsere Besucherterrasse ist bis heute deswegen geschlossen. Ich hätte bei Stellenantritt nicht gedacht, dass die Sicherheitskultur in Frankreich so ausgeprägt ist und etwa die Préfecture so einschneidend eingreift. Ich verstehe dies aber auch, weil die Gefahrenlage hier eine andere ist als in der Schweiz. Mir ist im Lauf der Zeit auch die Bedeutung der Binationalität des Flughafens erst richtig bewusst geworden.

Inwiefern?

Als ehemaliger stellvertretender Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt kannte ich den Flughafen. Aber ich hatte nicht wirklich eine Vorstellung davon, welche volkswirtschaftliche Bedeutung er im Dreiländereck hat. Mit rund 6200 Mitarbeitenden auf der Plattform sind wir einer der grössten Arbeitgeber im Elsass. Und der grösste Teil der Luftfracht in der Schweiz wird über den Euro-Airport abge-

wickelt. 70 Prozent dieser Waren sind Life-Science-Produkte, der Flughafen ist also ein wichtiger Hub für den Life-Science-Cluster Basel. Das konnte man besonders während der Pandemie sehen: Während der Passagierverkehr zum Erliegen kam, wurde Basel-Mulhouse zum internationalen Drehkreuz für Medizinprodukte, darunter Masken. Auch in einer anderen Nische ist der Flughafen führend: Mit Wartungsfirmen wie Amac und Jet Aviation sind wir die weltweit wichtigste Plattform für den Umbau von Grossflugzeugen.

Stellen Sie ein Umdenken in Klimafragen fest?

Auf jeden Fall. Die Sensibilität in Umweltfragen hat gerade während und auch nach der Pandemie stark zugenommen, die nationalen und internationalen Vorschriften werden immer strenger, verbindlicher. Dazu gehört das Ziel von Netto-null-CO₂-Emissionen bis 2050 der Luftfahrt sowie das revidierte CO₂-Gesetz in der Schweiz. Der Verwaltungsrat hat letztes Jahr für den Flughafen als Betreibergesellschaft festgelegt, dass wir bereits 2030 CO₂-neutral sein werden. Auch in Sachen Fluglärm haben wir Massnahmen beschlossen, die bei meinem Stellenantritt noch undenkbar gewesen wären. Mit dem Verbot geplanter Starts nach 23 Uhr gehen wir in Basel-Mulhouse weiter als alle anderen Flughäfen in Frankreich und der Schweiz.

Fluglärmgegner stellen nach wie vor Starts nach 23 Uhr fest.

Die neue Vorgabe wurde am 1. Februar 2022 eingeführt. Seitdem sind geplante Starts nach 23 Uhr verboten, laute Flugzeuge zwischen 22 und 6 Uhr nicht erlaubt. Ein absolutes Verbot von Starts nach 23 Uhr ist nicht vorgesehen. Verspätete Flugzeuge dürfen nach 23 Uhr starten, wenn diese kein Verschulden für die Verspätung tragen. Eine Problematik besteht bei der Definition von «Start»: Die französische Reglementierung versteht unter einem geplanten Start das Zurückstossen des Flugzeugs vom Standplatz. Bis die Maschine am Pisteneende angelangt ist und abhebt, vergehen schnell mal 15 Minuten...

... und manche Flugzeuge starten dann effektiv kurz nach 23 Uhr. Zudem hat sich Easyjet laut «bz Basel» 2022 wegen Missachtung des Verbots als Bussenkönigin hervor getan. Wie beurteilen Sie das?

Wir haben früh erkannt, dass wir in der ersten Viertelstunde nach 23 Uhr ein Problem haben und es angehen müssen. Zunächst haben wir die Airlines aufgefordert, ihre kurz vor 23 Uhr geplanten Starts noch einmal freiwillig vorzulegen. Das hat zum Beispiel dazu geführt, dass Easyjet einen notorischen Spätstart, den Flug nach London-Gatwick, um eine Stunde auf circa 21.45 Uhr verschoben hat.

Setzen Sie auf Freiwilligkeit?

Nicht nur. Per 1. Januar 2024 erhöhen wir die Lärmgebühren für die spätabendlichen Zeitfenster drastisch, insbesondere ab 22 Uhr wird es teuer. Eine Airline, die bisher jährlich 200'000 Franken an Lärmgebühren für Starts zahlte, würde nun auf einen Betrag von über einer Million Franken kommen. Und schliesslich darf man die von der französischen Aufsichtsbehörde ausgesprochenen Bussen nicht unterschätzen.

Sie sind seit acht Jahren Direktor des Euro-Airport. Machen Sie weiter?

Nein, ich höre morgen auf! (lacht) Im Ernst: Mein Abgang steht nicht unmittelbar bevor. Die Frage ist aber durchaus berechtigt, zumal ich diesen Dezember 60 geworden bin. Mein Vorgänger Jürg Rami ist in dem Alter in Pension gegangen. Klar ist, dass ich nicht noch zehn Jahre weitermachen werde. Die Arbeit am binationalen Flughafen ist für mich aber nach wie vor etwas Besonderes.

Was sind Ihre Pläne?

Mein wichtigstes Anliegen war es, den Flughafen gut aus der Pandemie zu bringen. Jetzt kann ich sagen: Ja, das ist uns gelungen. Wir als Betreibergesellschaft mussten keine Leute entlassen; wir kamen mit weniger drastischen Massnahmen aus. Am Euro-Airport arbeiten inzwischen wieder ähnlich viele Leute wie im Jahr vor der Pandemie. Finanziell sind wir so solide aufgestellt, dass wir uns den modularen Ausbau des Terminals auf der Landseite leisten können.

Juristisch bewandelter Flughafenchef

Der gebürtige Luzerner Matthias Suhr (60) begann seine Laufbahn als Jurist und Anwalt, später bildete er sich im Bereich öffentliche Verwaltung weiter. 1997 kam er als juristischer Mitarbeiter zum Bundesamt für Zivilluftfahrt, wo er 2004 stellvertretender Direktor wurde. Seit 2015 steht er dem Euro-Airport als Direktor vor. (bor)



Archivfoto: Nicole Pont