

Interview mit Robert Deillon, Generaldirektor des Flughafens Gen

«Trotz Ausbau tiefe Taxen»

Der Flugverkehr in Genf-Cointrin wächst rapide. Nicht nur dank EasyJet, sondern auch der Business Aviation wegen. Wie man dieses Wachstum bewältigt und Ausbauten realisiert, ohne die Gebühren zu erhöhen, erklärt Generaldirektor Robert Deillon im Interview mit SkyNews.ch

Die Fragen stellten Hansjörg Bürgi und Max Fankhauser

I Dieses Jahr wird der Flughafen Genf die Zehn-Millionen-Passagiergrenze überschreiten. Was bedeutet das für Sie?

Wenn wir die vergangenen zwölf Monate betrachten, haben wir diesen Meilenstein mit 10,4 Millionen bereits heute erreicht. Damit stossen wir zu den grössten Flughäfen Europas vor, die Mitgliedschaft in diesem «Club» ist vorteilhaft. Dieses Wachstum ist auch sehr ermutigend und zeigt die guten Perspektiven des Genfer Flughafens auf. Doch auf der anderen Seite bedeutet es auch, dass wir die Infrastruktur anpassen und den Service für die Passagiere verbessern müssen. Das fordert unsere Organisation, denn eine Verbesserung der Infrastruktur braucht Zeit, insbesondere der verschiedenen Bewilligungen wegen.

I Mit dem Masterplan 2007-2015 sind die Weichen für weiteres Wachstum gestellt. Welches waren die Reaktionen darauf?

Sehr positiv. Wir hatten ja das Projekt eines Low-Cost-Terminals, welches aber durch die Einsprache von Air France blockiert ist. So mussten wir eine Alternative finden, um das Wachstum zu bewältigen. Deshalb widmet sich der Masterplan in erster Linie dem Ausbau des bestehenden Terminals 1. Im Weiteren werden wir mit diesem Ausbau auch die

«Schengen»-Vorschriften umsetzen können. «Schengen» wird Kapazität und Flexibilität kosten. Wichtig ist auch, dass dieser Masterplan mit dem zusätzlichen Passagieraufkommen finanziert werden kann.

I Müssen Sie – wie in Zürich – die Flughafentaxen wegen dieses Ausbaus erhöhen?

Ich glaube nicht, dass unser Masterplan Druck auf unsere Gebühren ausüben wird. Was die Taxen beeinflussen könnte, sind weitere Sicherheitsauflagen, die weitere Kosten verursachen. Für «Schengen» alleine müssen wir die Gebühren nicht erhöhen, weil es bei uns viel einfacher als in Zürich umgesetzt wird, wo ein stillgelegtes Terminal wieder eröffnet werden muss.

« Schengen wird Kapazität und Flexibilität kosten.

I Was bedeutet «Schengen» für den französischen Sektor im Genfer Flughafen?

Im französischen Sektor wird sich nichts ändern, ausser, dass er mit dem «Schengen»-Bereich verlinkt wird. Der Warencoll wird im «Schengen»-Raum aufrechterhalten, nur Personen können sich darin frei bewegen. Unser französischer Sektor ist insbesondere für die



Warenabfertigung im französischen Inlandverkehr wichtig. Ein französischer Passagier kann also nach wie vor zehn Flaschen Champagner nach Paris mitnehmen, wenn er vom französi-



Der Genfer Flughafendirektor Robert Deillon: «Den Zuwachs der Passagiere zu bewältigen und sie zufrieden zu stellen, das fordert uns derzeit am meisten.»

schen Sektor aus abfliegt. Das ist insbesondere auch für die Luftfracht wichtig.

Wie ist der aktuelle Stand des alten Genfer Abfertigungsgebäudes, das als Low-Cost-Terminal neu belebt werden sollte?

Wie erwähnt, ist das Low-Cost-Terminal nach wie vor durch die Einsprache von Air France blockiert. Air France wehrt sich dagegen, dass wir dieses Terminal 2 EasyJet günstiger als das andere anbieten möchten. Wir warten

auf einen Entscheid, wissen aber nicht, wann dieser gefällt wird. Deshalb haben wir uns entschlossen, das Terminal 2 vorderhand in die «Schublade» zu legen und uns auf den Ausbau des Terminals 1 zu konzentrieren. Wir behalten das T2 als Kapazitätsreserve und benützen es den Winter durch für die Charterflüge. Dafür eignet es sich sehr gut, da die Busse direkt vors Gebäude fahren können und die Passagiere nur kurze Wege bis zu den Check-in Schaltern haben.

I Wenn Sie den «go-ahead» erhalten, wie lange dauert es, bis das Low-Cost-Terminal in Betrieb genommen werden könnte?

Wir rechnen mit rund eineinhalb Jahren. Aber sobald wir mit dem Ausbau des T1 begonnen haben, der bis 2009 dauert, fehlt uns die Kapazität, um gleichzeitig auch das T2 umzubauen, deshalb werden wir damit nicht vor 2010 starten.

◀◀ *Wir haben mit 19 Franken eine der niedrigsten Passagiergebühren in ganz Europa.*

I Damit bleibt es vorläufig bei gleichen Passagiergebühren für alle Airlines?

Ja, wir haben mit 19 Franken seit fünf Jahren bereits eine der niedrigsten Passagiergebühren in ganz Europa, darin sind die Kosten für Sicherheit auch enthalten. In Zürich bezahlt man mehr als 40 Franken, in Basel rund 25, Lugano verlangt neu 29, St. Gallen-Altenrhein auch um die 30 Franken. Wir sind auch viel günstiger als Lyon. Wir sind ein Low-Cost-Airport! Mit dem T2 hätten wir sogar noch günstigere Gebühren offerieren können.

I Das erklärt auch, weshalb EasyJet in Genf so wächst.

Ehrlich gesagt, ich weiss nicht, ob sich eine Airline nur aufgrund der Passagiergebühren für einen Flughafen entscheidet. Der Markt ist sicher wichtiger. Selbst Gratislandungen nützen nichts, wenn keine Passagiere da sind. Ich denke, wir haben in Genf einen sehr guten Markt, die Gebühren sind vernünftig, und wir bieten einen guten Service.

I Wie können Sie mit 19 Franken überleben und den Flughafen erst noch ausbauen?

Wir sind sehr effizient und setzen unsere Kapazität gezielt ein. Dank des sechs- bis zehnprozentigen Wachstums der vergangenen Jahre haben wir die Inflation alleine mit den zusätzlichen Passagieren bewältigen können und die Preise nicht erhöhen müssen. Und wir haben die Kosten im Griff.

I Wie gross ist die Kapazität der einzigen Betonpiste?

Natürlich begrenzt nur eine Piste die Kapazität. An unseren Rekordtagen während der Winterchartersaison wickeln wir jedoch 700 Bewegungen pro Tag und rund 60'000 Passagiere über die einzige Piste ab, das sind rund 40 Starts und Landungen pro Stunde. Mehr liegt mit einer Piste nicht drin. Zudem wächst die Business Aviation enorm. Es wird immer schwieriger, Slots für die Privatjets zu finden. Aber bis 2020 oder 2025 haben wir ausreichend Platz, davon bin ich überzeugt. Wir können die Kapazität mit dem frühen Verlassen der Piste von landenden Flugzeugen noch steigern. Aber eines der Hauptprobleme ist nicht die Kapazität der Piste, sondern jene der Flugsicherung. Die einzige Piste bereitet mir aus Kapazitätssicht keine Sorgen. In London-Gatwick werden mit einer Piste 25 Millionen Passagiere abgefertigt.

◀◀ *Während der Winterchartersaison wickeln wir 700 Bewegungen pro Tag ab.*

I Genf hat ja eine zweite Piste, die Graspiste. Kann diese parallel benutzt und allenfalls ausgebaut werden?

Wir betrachten die Graspiste nicht als zweiten Runway, da sie zu nahe an der Hauptpiste liegt. Heute wird ein Abstand von 750 Metern gefordert, wenn die Pisten gleichzeitig benützt werden. Deshalb betrachten wir beide Pisten als eine. Zudem kann die Graspiste nicht ver-

längert werden, an einem Ende liegt ein Wald in Frankreich, am andern Ende ein Dorf.

I Könnte der Flugplatz Payerne den Genfer Flughafen entlasten oder ist es ein Konkurrent?

STICHWORTE

EBACE

Das ist eine grosse Chance für uns, auch weil wir rund 30 Prozent unseres Verkehrs in der Business Aviation generieren. Wir sind sehr stolz, die EBACE in Genf zu haben. Zudem wird der direkte Tarmac neben dem Palexpo sehr geschätzt, weil die EBACE-Besucher so die Flugzeug-Ausstellung direkt erreichen können.

Aerosuisse

Ist für uns sehr wichtig, weil die Luftfahrt eine starke politische Lobby braucht. Ohne die Unterstützung der Politik kann sich die Schweizer Luftfahrt nicht weiter entwickeln. Ein gutes Beispiel für die Arbeit der Aerosuisse ist die bevorstehende Einführung des Arrival Duty Free.

Skyguide

Es ist eine Genfer Firma, ihr Hauptsitz liegt hier. Wir sind gute Kollegen und haben eine exzellente Zusammenarbeit mit Skyguide. Dass im Winter 700 Starts und Landungen an einem Tag möglich sind, ist auch ein Verdienst der Flugsicherung.

Swiss

Als ehemaliger Swissair-Angestellter ist Swiss heute immer noch wichtig für mich und den Flughafen Genf. Wenn wir einen regionalen Hub in Genf einrichten oder eine neue Langstrecke einrichten wollen, kann nur Swiss der Feeder sein. Wir sind sehr zufrieden mit der Entwicklung von Swiss in Genf, bis Ende März ist sie um acht Prozent gewachsen. Swiss ist sehr wichtig für uns.

BAZL

Wir pflegen gute Beziehungen und sie helfen uns. Das BAZL befindet sich in einer schwierigen Position mit all den neuen Vorschriften, insbesondere im Sicherheitsbereich.

Als Konkurrenz betrachte ich Payerne nicht. Ich bin überzeugt, dass dieser Flugplatz eine wichtige Rolle für die Business Aviation spielen kann, umso mehr als dort ein enormes Wachstum herrscht. Wenn die Schweiz eines Tages einen vierten Flughafen braucht, wird dieser wahrscheinlich in Payerne zu liegen kommen. Mit der Autobahn ist er gut erschlossen, nur eine halbe Stunde von Bern oder Lausanne entfernt.

I Wie teilt sich der Genfer Flugverkehr in Linien-, Charter- und Privatflüge auf?

Per Ende März 2007 hatten wir rund 72,5 Prozent kommerzielle Flüge. Davon 66 Prozent Linien- und 5,6 Prozent Charterflüge. 25 Prozent entfallen auf die General und Business Aviation. Wir rechnen damit, dass die Business Aviation bis Ende Jahr 30 Prozent des Verkehrs ausmacht. Wir stellen ein Wachstum von über 50 Prozent bei den Helikopterflügen fest, da viele Wintersportgäste mit dem Privatjet anreisen und direkt mit dem Heli in ihren Ferienort in den französischen Alpen fliegen. Das kreiert neue Probleme mit den Anwohnern, weil die Helis andere Routen als die Flugzeuge fliegen.

◀ *Wir rechnen damit, dass die Business Aviation bis Ende Jahr 30 Prozent des Verkehrs ausmacht.*

I Bedeutet das, dass zu gewissen Zeiten keine Slots mehr für Privatjets erhältlich sind?

Im Moment haben wir noch ausreichend Platz für Businessjets, aber in der Zukunft werden wir an gewissen Tagen und zu gewissen Zeiten Limitationen für Biz-Jets haben. Bereits seit zwei Jahren haben wir eine PPR-Regelung für Privatjets an Wochenenden. Insbesondere an Samstagen versuchen wir Verspätungen von Businessjets zu vermeiden, indem wir ihnen Slots zuweisen.

I Wie viele Ihrer Passagiere benützen einen Low-Cost-Flug?

Rund 33 Prozent benützen Low-Cost-Airlines, wobei sie praktisch alle EasyJet fliegen. Genf wird auch von anderen Low-Cost-Airlines angefliegen, allerdings ist es schwierig aufzuschlüsseln, ob es sich um einen Low-Cost- oder Charterflug handelt.

I In Genf sieht man speziell viele grosse Privatjets, wie MD-11 oder BBJs, reicht der Platz auf dem Tarmac dafür aus?

Normalerweise schon, aber bei speziellen Anlässen wie der EBACE oder beim Autosalon stossen wir an unsere Grenzen. Zudem haben wir beim Threshold der Piste 23 eine Reservefläche, auf der während des Autosalons Autos parkiert werden, wir aber ansonsten Flugzeuge abstellen können.

I Gibt es Pläne für neue Langstreckenflüge?

Ab dem 28. Juni verbindet Qatar Airways neu viermal die Woche Genf mit New York und will bald täglich fliegen. Zudem haben wir gute Hoffnungen, dass Hainan Airlines eine Verbindung nach China eröffnen wird, vermutlich zu Beginn noch nicht im Direktflug. Auch erwarten wir, dass Swiss eines Tages eine oder zwei neue Langstrecken ab Genf eröffnen wird – auch in Zusammenarbeit mit einem Partner der Star Alliance. Mögliche Destinationen könnten Bangkok, Mumbai, Tokio, Montreal und Washington sein. Allerdings müssen wir realistisch sein, unser Potential ist beschränkt, wir können kein grosser Hub werden. Deshalb müssen wir punkto Langstrecken selektiv sein. Ich möchte nicht, dass eine neue Strecke nach drei Monaten wieder eingestellt wird.

◀ *Derzeit stammen 24 Prozent der Passagiere aus Frankreich.*

I Sind die umliegenden Flughäfen Lyon, Basel und Zürich eine Konkurrenz für

Genf?

Mit Basel und Zürich haben wir eine exzellente Beziehung. Wir arbeiten in der Swiss International Airports Association (SIAA) gut zusammen und helfen einander, wo nötig. Mit Lyon ist es schwieriger. Wir suchen zwar gemeinsame Nenner, aber das ist nicht einfach. Wie wir hat Lyon auch noch Kapazität, und die beiden Airports liegen eineinhalb Autostunden auseinander. Also ein Umsteigen der Passagiere von Genf nach Lyon oder umgekehrt ist nicht möglich. Deshalb bedienen wir zum Teil denselben Markt und konkurrenzieren uns. Der französische Markt ist für uns sehr wichtig, und wir versuchen Passagiere aus der Region Lyon zu gewinnen. Derzeit stammen 24 Prozent der Passagiere aus Frankreich.

I Wie haben Sie es geschafft, die französischen Nachbarn für den Flughafen Genf zu gewinnen?

Unser Vorteil – verglichen mit Zürich – ist, dass wir nur eine Piste haben und der Verkehr deshalb nur in zwei Richtungen fließen kann. Natürlich gibt es Anwohner, die finden, wir würden zu viele Flugzeuge fliegen lassen. Wir suchen regelmässig den Dialog und streichen den Flughafen als interessanten Arbeitgeber heraus. Probleme bereiten uns derzeit

die Helikopter und die General Aviation. Die Leute verstehen nicht, weshalb kleine Flugzeuge von der Graspiste aus starten müssen. Sie verstehen aber sehr wohl, dass EasyJet günstige Flüge ab Genf anbietet, weil sie diese Flüge selbst auch benutzen. Da herrscht noch Aufklärungsbedarf. Aber unsere Situation ist in keiner Weise mit jener von Zürich zu vergleichen.

I Welches sind derzeit die grössten Herausforderungen für Sie?

Den Zuwachs der Passagiere zu bewältigen und sie zufrieden zu stellen, das fordert uns derzeit am meisten. Viele unserer regelmässigen Passagiere kennen Cointrin als «kleinen Flughafen» mit kurzen Wegen, wo alles schnell geht. Mit zehn Millionen Passagieren wird es immer schwieriger, diesem Ruf gerecht zu werden: Jeder muss parken können, die Schlangen an den Check-in-Schaltern und bei den Sicherheitskontrollen dürfen nicht zu lange sein. Das ist unser grösster Challenge im Moment. Deshalb haben wir auch das Projekt «Wellpax» gestartet, in das alle Firmen am Flughafen involviert sind. Wir haben 900 Ideen, wie wir den Service verbessern und unsere Passagiere glücklich machen können. ☺

ZUR PERSON

Robert Deillon

Seit dem 1. Februar 2006 wirkt Robert Deillon als Direktor des Aéroport International de Genève (AIG). Er hat Jean-Pierre Jobin abgelöst, der nach 13 Jahren altershalber zurückgetreten ist. Der 55-jährige Robert Deillon hat nach seiner Ausbildung an der Hotelfachschule in Lausanne, eine Managementausbildung an der Hochschule St. Gallen, in Boston und am International Institute for Management Development in Lausanne durchlaufen. Nach diversen verschiedenen Funktionen in der Swissair-Gruppe hat er die operationelle Direktion von Gate Gourmet in Europa übernommen, bevor er zum Flughafen Genf wechselte. Robert Deillon ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder. Zu seinen Hobbys zählen Sport, insbesondere Ski- und Velofahren sowie Lesen.