

Interview mit Jürg Rämi, Direktor des EuroAirports

«Turn around im Gange»

Der EuroAirport (EAP) verzeichnet derzeit fast 30 Prozent mehr Passagiere als vor einem Jahr – vor allem dank EasyJet. Wie sie ans Rheinknie gelockt werden konnte und ob auch weitere Low-Cost-Airlines bald Basel ansteuern, auch das verrät EAP-Direktor Jürg Rämi im grossen Interview mit SkyNews.ch.

Die Fragen stellten Werner Soltermann und Hansjörg Bürgi

I Im ersten Halbjahr 2005 hat der EAP gegenüber dem Vorjahr ein 25-prozentiges Passagierwachstum verzeichnet. Ist das alleine EasyJet zu verdanken?

EasyJet leistet einen wichtigen Beitrag dazu, aber auch andere Airlines fliegen neu oder vermehrt nach Basel: British Airways aus London-LHR, Turkish Airlines aus Istanbul, JAT – sie hat zwar vorübergehend wieder eingestellt – und Twin Jet nach Marseille. Im Sommer sind auch die Charterflüge sehr gut gebucht. Aber EasyJet trägt den Hauptanteil des Wachstums.

I Ist damit die Krisenzeit überwunden?

Ja. Letztes Jahr haben wir konsolidiert, jetzt befinden wir uns in einer Wachstumsphase. Das wirkt sich auch im Kommerzbereich im Terminal aus. Mit den heutigen Passagiermengen erlangen wir wieder eine Grösse, bei der sich eine Ladeneröffnung im Flughafen rechnet. Doch es sind nicht nur die Konzessionen der Geschäfte und Autovermieter, sondern auch die Parkplatzeinnahmen, die sich derzeit gut anlassen.

I Ist EasyJet nur dank Rabatten bei den Landetaxen nach Basel gekommen? Und welche Rabatte gewährt der EAP Airlines, die ab Basel neue Linien einrichten?

Wir haben den neuen Tarif nicht nur für EasyJet, sondern grundsätzlich eingeführt. Dieser

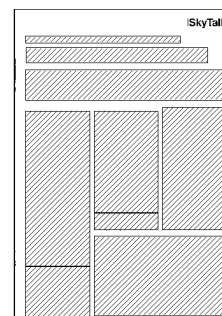
setzt sich aus drei Faktoren zusammen. Einmal aus einem Mengenrabatt, dann aus der von der Airline beanspruchten Service- und Terminalqualität und einem Loyalitätsvertrag, welche den Kunden zehn Jahre an den EuroAirport bindet. Die Airline muss während dieser Zeit zwischen einer und zehn Millionen Passagiere transportieren, dann erhält sie pro Million ein Prozent Rabatt. Also bei zehn Millionen Fluggästen in zehn Jahren gibt es zehn Prozent Rabatt auf den Passagiergebühren. Allerdings nur auf unseren Gebühren, nicht auf der Schweizer Sicherheitsgebühr und der Taxe d'Aéroport, einer weiteren Sicherheitstaxe, die für Antiterrormassnahmen verwendet wird.

I Wie sieht das konkret in Franken aus?

Unsere Passagiergebühr beträgt 13,30 Franken, darauf gewähren wir den erwähnten Rabatt. Die weiteren Taxen belaufen sich auf rund 13 Franken. Wenn nun eine Airline pro Jahr über eine Million Passagiere ab Basel fliegt, dann wird der Rabatt bereits erheblich. EasyJet spart zudem 30 Prozent, weil sie das günstigere Terminal mit tieferen Service Levels benützt.

I Sind neben EasyJet auch andere Low-Cost-Airlines am EAP interessiert?

Den Zehnjahresvertrag hat bis heute nur EasyJet unterschrieben. Mit SkyEurope heissen wir ab November eine zweite Tiefpreisairline willkommen. Sie fliegt viermal pro Woche nach Bratislava. Zudem befinden wir uns in fortge-



schrittenen Gesprächen mit Germanwings. Noch ist nichts entschieden, aber die Option ist da. Es kann durchaus Sinn machen, dass Germanwings als Mitglied der Lufthansa-Gruppe

auch Basel anfliegt, um die Marktposition zu festigen. EasyJet betreibt ab Basel derzeit drei Flugzeuge, nächsten Sommer sollen es sechs sein. Das wird auch von der Marktanalyse abhängen, die EasyJet nächsten Winter durchführt. Wir betrachten den weiteren Ausbau mit Vorsicht.

I In einer elsässischen Zeitung gab EasyJet bekannt, dass ihr Paris-Flug ab dem EAP nicht mehr allzu lange auf sich warten lasse, wissen Sie mehr?

Wir haben EasyJet schon lange gesagt, dass auf der Paris-Strecke ein unausgeschöpftes Potential liege. Zudem könnte auch Germanwings Slots in Paris CDG beanspruchen, die durch die Rückgabe jener der Swiss aus Genf frei werden. Wir haben beispielsweise mit Berlin gesehen, dass ein Low-Cost-Carrier den bisherigen Anbieter nicht verdrängen muss, sondern neue Passagierströme generiert. Der Berlin-Markt hat sich mehr als vervierfacht!

I Bei der Fracht sieht es weniger erfreulich aus. Weshalb entstand im ersten Halbjahr ein Minus von rund sieben Prozent?

Das ist sicher eine Gesamtmarktentwicklung. Einmal stagniert das Gesamtvolumen, oder es geht sogar zurück, und dann wird vermehrt direkt ab Fabrik auf die grossen Hubs wie Paris, Amsterdam oder Luxemburg verladen. Zudem trägt auch die Volatilität der Luftfracht generell dazu bei. Wenn eine Strecke nicht über längere Zeit ununterbrochen geflogen wird, bleiben gewisse Kunden aus. Korean Air Cargo kam, hat den Sommer über aber wieder eingestellt, damit bricht auch der Verkehr zusammen. Malaysia hat zwei Flüge angekündigt, fliegt aber nur einen. Wir rechnen nun damit, dass Korean ab 29. September wieder auf dem EAP landet. Wir gehen davon aus, dass der Frachtmarkt auch weiterhin volatil bleiben wird.

I Wie könnte sich der EAP als Cargo-Airport festigen, Stichwort Nachtflugsperrung?

Das würde sicher etwas bringen, aber das ist politisch nicht durchsetzbar. Die Entwicklung läuft in die andere Richtung. Wir haben eine vergleichsweise gute Situation, bei uns kann man ab 5 Uhr früh bereits landen. Das ist insbesondere für die Express-Carrier sehr wichtig.

I Wie steht es um die «Zone 4» in der Fracht, angeblich soll erst 2006 mit dem Bau begonnen werden?

Wir haben ein Projekt «Zone 4» im Süden der Ost-West-Piste, wo ein Umschlagplatz für die vier Express-Frachtfirmen gebaut werden soll. Heute steht einzig der Hangar der Novartis an diesem Ort, weitere Bauten sind noch nicht beschlossen. Das Projekt ist auch etwas kompliziert, weil ein privater Investor mit dem öffentlich-rechtlichen Flughafen und den privaten Frachtfirmen zusammenarbeiten muss. Die Verhandlungen laufen, wir sind zuversichtlich, zumal es sich um einen Ausbau für die nächsten 20 Jahre handelt. Wenn man grundsätzlich ans Wachstum der Wirtschaft glaubt, wird auch dieses Projekt zum Abschluss kommen.

I Mit dem im Juni eröffneten neuen Terminal Süd hat der EAP sein Ausbauprogramm abgeschlossen. Wann folgt das nächste und wird dieses den schon lange vermissten Bahnanschluss enthalten?

Wir haben nun aufgrund des Wachstums unser Budget auf 3,4 Millionen Passagiere pro Jahr korrigiert. Die neue Terminalinfrastruktur ist für sechs bis acht Millionen Fluggäste ausgelegt, je nachdem wie sich der Verkehr verteilt. An Spitzen-Samstagen haben wir bereits 16'800 Passagiere gezählt und am Spitzentag sind kein Problem. Als nächstes Bauprojekt wird eine Tarmac-Erweiterung auf der französischen Seite anstehen. Strategisch haben wir drei Ziele: Einmal die erwähnte Express-Frachtzone, dann der Flughafenbahnhof und als drittes die Einbindung Deutschlands (Trinationalisierung).

I Wo liegt das Problem des Flughafenbahnhofs?

Bei der Finanzierung, er kostet 150 bis 200 Millionen Franken. In der Schweiz und in Frankreich sind Bahnprojekte zusammengestrichen worden. Wir verstehen auch, dass der Bahnhof aufgrund unserer Passagierzahlen vor zwei Jahren zurück gestellt wurde, doch mit dem aktuellen Wachstum gewinnt er natürlich massiv an Bedeutung. Die Schweiz hat bereits einen Planungskredit von 25 Millionen gesprochen. Da wir uns aber auf französischem Boden befinden, kommt der Initiative Frankreichs diesbezüglich grosse Wichtigkeit zu.

I Das Y-Terminal wurde genau nach den Bedürfnissen des EuroCross gebaut. Gibt es jetzt nicht Standplatzprobleme, weil die Tiefpreisairlines grössere Maschinen einsetzen? Ist ein Umbau der bestehenden Anlage vorgesehen?

Wir haben einen Hub gebaut, jetzt haben wir aber keinen Hubcarrier mehr. Doch das Y-Terminal lässt sich ohne Umbauten auch für grössere Flugzeuge verwenden, sogar für Jumbos. Wir praktizieren das bereits. Die 20 Transfer-schalter allerdings sind derzeit nicht besetzt, die wunderschöne Lounge wird von der Swiss betrieben und auch bezahlt. Sie wird vor allem morgens und abends benutzt, tagsüber weniger. Wir haben vier Jettys auf der Westseite, dabei belassen wir es. Zumal Low-Cost-Passagiere auch mit weniger Komfort zufrieden sind, wie das Beispiel der EasyJet-Abfertigung mit Fusswegen zum Flugzeug zeigt. Eine Option ist, dass sich ein Low Cost Carrier beispielsweise im Nord- oder Südwing des Y-Terminals installieren könnte. Wichtig ist auch die Verkehrszusammensetzung zu beobachten, derzeit werden kleinere Flugzeuge vermehrt durch solche der 150-Passagierklasse ersetzt. Dies widerspiegelt sich auch in der Statistik, da die Flugbewegungen leicht, die Passagierzahlen aber enorm steigen.

I Auch in Basel gibt es einen Südanflug, der allerdings etwas weniger Wellen wirft als jener in Zürich. Wie sieht der aktuelle Stand des ILS 34 aus?

Am 8. August haben Testanflüge auf die Piste 34 stattgefunden. Im Moment läuft die öffentliche Vernehmlassung, verbunden mit einer Umweltstudie. Es läuft zwar nach französischem Recht, unter Leitung der DGAC, die ihrerseits eng mit dem BAZL koordiniert. Die Schweizer Anwohner sowie die Gemeinden und Kantone sind voll eingebunden und haben dieselben Einsprachemöglichkeiten wie die französischen Bürger. Gesamthaft gesehen bringt der Instrumentenanflug aus Süden eine Entlastung. Es werden rund 25'000 Leute weniger beschallt als mit dem heutigen Circling-Verfahren, allerdings werden rund 48'000 Leute, vor allem über dem Jura, neu Flugzeuge sehen. Immer wenn Bewohner neu von Fluglärm betroffen werden, entsteht eine Unsicherheit und damit auch ein gewisser Widerstand. Das ist normal.

I Sind Veränderungen am Pistensystem ein Thema?

In unserem Masterplan ist eine kürzere Parallelpiste, westlich zur 16-34 vorgesehen. Damit würde aber auch die heutige Graspiste 16-34 verschwinden. Zurzeit ist dies aber absolut kein Thema. Im Westen haben wir weitere Möglichkeiten zur Erweiterung der Industriezone, das Land gehört grösstenteils bereits uns.

I Der neue EAP verfügt über eine schöne Zuschauerterrasse. Allerdings ist sie geschlossen, weshalb?

Wir hatten bereits eine Lösung mit einem Netz, welche aber auch nicht befriedigte. Eine andere Variante war die Erhöhung der heute zwei Meter hohen Scheiben auf vier Meter. Dies fand einen guten Anklang, bis aufgrund der Terroranschläge in London die Sicherheitsstufe erhöht wurde, womit die Terrasse bis auf weiteres vollständig geschlossen bleibt.

I In Zürich werden die Terrassenbesucher durchleuchtet, wäre das nicht möglich?

Das wäre eine Option, die eine Öffnung ermöglichte, aber auch Kosten verursacht. Vielleicht müssten wir dies ins Auge fassen und dafür einen Eintritt verlangen.

I Wie erleben Sie die Zusammenarbeit mit

**den französischen Behörden generell?
Herrscht ein Diktat aus Paris vor?**

Grundsätzlich gut. In wichtigen Fragen spielt Paris sicher eine entsprechende Rolle.

I Mit Jet Aviation hat der EAP einen der weltweit bedeutendsten VIP-Flugzeug-ausrüster auf dem Platz. Auch Novartis nützt den EAP für Businessflüge. Welche Rolle spielt die Business Aviation auf dem EAP?

Jet Aviation ist für uns in einer Industriezone ein Mieter von Land und Liegenschaften. Andererseits fallen durch die Flüge der Business Aviation Landegebühren an. Jet Aviation ist für die Region ein wichtiger Arbeitgeber, sie beschäftigt über 800 Leute. Das Ausstatten von Privatjets ist ein hervorragendes Geschäft und dürfte auch in Zukunft weiter boomen. Das ist eine sehr positive Entwicklung. Wir sind uns deshalb auch der volkswirtschaftlichen Bedeutung von Jet Aviation bewusst.

I Welche Folgen hat die Übernahme der Swiss durch Lufthansa für den EAP?

Ganz konkret hat Swiss nun ihre München-Flüge eingestellt und Lufthansa fliegt viermal pro Tag, derzeit noch mit 50-Plätzern. Frankfurt läuft hervorragend, Lufthansa hat gerade auf die grössere Boeing 737-500 umgestellt. Lufthansa ist nicht in erster Linie am Lokalmarkt interessiert, sie wollen vielmehr ihre Hubs feeden. Wir glauben auch, dass auf der Wien-Linie, die heute Swiss und AUA bedienen, im Rahmen der Star Alliance eine Konsolidierung stattfinden wird. Die grösste Frage für uns ist nicht mehr, was fliegt die Swiss und was nicht? Das war bereits vor der Lufthansa-Übernahme ausgestanden. Swiss macht heute noch rund zehn Prozent des Verkehrs am EAP aus, nächstes Jahr werden es noch fünf sein. Davon gehen wir aus, ist es mehr, haben wir nichts dagegen. Gewisse Destinationen werden durch andere Airlines übernommen, für Brüssel oder Amsterdam mache ich mir keine Sorgen, umso mehr Low-Cost auch von Geschäftsleuten immer mehr akzeptiert wird.

I Aber Swiss hat nach wie vor ihren

Hauptsitz in Basel.

Ja, das wichtigste ist nun, was geschieht mit diesem Hauptsitz und wie nutzt der Lufthansa-Konzern diese Infrastruktur. Es besteht eine grosse Hangar-Kapazität, und auch die Büros und Parkplätze sind bei weitem nicht ausgelastet. Der Lufthansa-Konzern hat damit auch Optionen. So wird geprüft, ob gewisse Maintenance-Aktivitäten hier erledigt werden sollten. Ich bin überzeugt, dass die Lufthansa mit ihrer Gruppe am EAP etwas aufbauen wird.

I Welche Rolle hat der EAP in Zukunft im Zusammenspiel mit Zürich und Genf?

Die Einzugsgebiete von Genf und Basel überschneiden sich kaum. Genf kann aber aufgrund der einzigen Piste nicht unendlich wachsen. Dagegen haben wir mit dem Flughafen Zürich ein sehr stark überlappendes Einzugsgebiet. Zürich hat noch Kapazitäten, wir auch, da entsteht ein gewisses Konkurrenzverhältnis. Im Rahmen der bundesrätlichen Luftfahrtpolitik muss man sich auf nationaler Ebene Gedanken machen, wie das in Zukunft aussehen soll.

I Umso mehr wenn das derzeitige Wachstum von fünf Prozent im Jahr anhält. Mit den drohenden Auflagen in Zürich ist die Kapazität dort bald ausgeschöpft.


Ja, es ist auch eine Frage, wie sich die deutsche Verordnung weiterentwickelt und welche Kapazität Zürich noch bleibt. Wo das Wachstum stattfinden wird, zeigt aber auch der Markt in den nächsten Jahren.

I In Basel darf die Super Constellation gratis stehen, zudem unterstützt der Flughafen den Aufbau der Vickers Viking. Weshalb hat der EuroAirport ein Herz für klassische Airliner?

Geschichte gehört einfach zur Fliegerei. Wenn ich mehr Zeit und Finanzen hätte, würden wir noch mehr machen, ein kleines Fliegermuseum wäre schon toll. Im Moment ist das aber nicht im Vordergrund, die personellen und finanziellen Mittel fehlen uns noch. Was hier als EuroAirport 1946 entstanden ist, hat eine historische Bedeutung. Wir sind heute nach wie vor der einzige binationale Flughafen. Deshalb finde ich es schön, wenn man sich mit entspre-

chenden Flugzeugen an diese Zeiten erinnern kann.

I Sie führen nun genau seit drei Jahren den EAP, welches war Ihr schlimmstes, welches Ihr schönstes Erlebnis?

Am schlimmsten waren die Verkehrszahlen des ersten Quartals 2003, als wir einen 20-prozentigen Einbruch erlebten, aber einen fünfprozentigen Zuwachs budgetiert hatten. Schön ist nun zu betrachten, wie der Turn around funktioniert und der Flughafen wieder belebt wird. Das motiviert nicht nur uns, sondern alle, die am EuroAirport arbeiten. Es herrscht eine gewisse Aufbruchstimmung. 



Seit genau drei Jahren führt Jürg Rami den EuroAirport als Direktor. Er ist mitverantwortlich, dass der Turn around im Gange ist, und das Passagierwachstum auf zweistelligem Niveau anhält.

ZUR PERSON

Jürg Rämi

Der heute 50-jährige hat am 15. September 2002 die Nachfolge von Urs Sieber als Direktor des EuroAirports übernommen. Als Absolvent der Swissair Luftverkehrshochschule (Diplom 1976), hat er sich konsequent weitergebildet, so mit Kursen an der Universität St. Gallen und der Harvard Business School (AMP 1995). Er verfügt über mehr als 30 Jahre Erfahrung in der Luftfahrtbranche, zehn davon war er mit internationalen Aufgaben betraut.

Jürg Rämi, der seine Kindheit in Liestal BL verbrachte, hat acht Jahre lang am Flughafen Basel-Mulhouse für Swissair gearbeitet. Er hat eine Reihe anderer wichtiger Posten bei Swissair bekleidet, und zwar in der Schweiz (Basel und Zürich), in Spanien (Barcelona) und Schweden (Stockholm). Er war unter anderem General Manager der Swissair in Stockholm von 1992 bis 1993. Von Genf aus hat er die Bodendienste der Swissair (110 Auslandsvertretungen) von 1993 bis 1996 geleitet. Von Zürich aus verantwortete er von 1997 bis 2001, als Vice-President Sourcing and Quality, Flugplanung, Einkauf vom Unterhalt der Flotte und der Bodendienste, Flughafenengebühren sowie die Swissair-Mitsprache bei der Planung der Flughafeninfrastrukturen. Der Basler Flughafendirektor spricht Deutsch, Französisch, Englisch und Spanisch. Er ist verheiratet und Vater von zwei Kindern und wohnt in Eglisau ZH.

STICHWORTE

EuroCross

War ein gutes Konzept, wird aber nie mehr auferstehen.

Aerosuisse

Ein guter Lobbying-Verband für die Interessen der Aviatik auf nationaler Ebene.

Air France

Ein wichtiger Kunde.

Skyguide

Spielt für uns keine direkte Rolle.

Farnair Europe

Nicht sehr auffällig, aber trotzdem immer mit Flugzeugen präsent und in Bewegung.

BAZL

Hat mit der neuen Leitung und den neuen Strukturen an Dynamik gewonnen, wir arbeiten gut zusammen.

Die Farbe Orange

Migros – der fehlt uns noch im Terminal.