

Diskussionsrunde

Wie geht es für den Euroairport nach der Krise weiter?



Von **Annette Mahro**

Do, 29. Oktober 2020 um 08:24 Uhr

Basel

BZ-Plus | Experten und Betroffene diskutieren die Zukunft der Luftfahrt und des Euroairport bei Basel nach der Krise. Die Erholung wird lange dauern. Ein Weiter-so könne es nicht geben, hieß es jetzt.



Es wird lange dauern, bis sich der Flugverkehr von der Krise erholt hat. Foto: Annette Mahro

Die Luftfahrt erlebt einen nie dagewesenen Einbruch. Prognosen gehen davon aus, dass das Vorkrisenniveau frühestens 2024 oder 2026 wieder erreicht wird. Mit Blick auf den Basler Euroairport (EAP) spürte eine auf Initiative der Handelskammer beider Basel (HKBB) einberufene Diskussionsrunde jetzt der Situation nach: Wie unverzichtbar ist der Flughafen für die Region, wie können die Airlines bei Einbrüchen um bis zu 75 Prozent überleben, wie wird das Reiseverhalten der Zukunft aussehen und welche Rolle spielen Innovationen?

Nach Meinung des live nach Basel zugeschalteten Journalisten und Luftfahrtexperten Cord Schellenberg könnten

Gesellschaften wie Easyjet, der mit Abstand größte Anbieter am EAP, nach der Krise auf Kurz- und Mittelstrecken der Branche als erste wieder Schub geben. Aus Kosten- und Akzeptanzgründen sollten sie sich aber gerade jetzt ambitionierte Umweltziele auf die Fahnen schreiben.

Bahnanschluss nicht aufgeben

Auch dürfe der Flughafen trotz Sparrunden Zukunftsprojekte wie den Bahnanschluss nicht aufgeben. Dass Schellenberg seinen Vortrag mit einem Bild der "Fridays for Future"-Bewegung enden würde, kam unerwartet, pochte indes auf das seines Erachtens dringend anzustrebende Positivimage der Branche. Fluggesellschaften müssten aber auch Geld verdienen, um sich Investitionen leisten zu können.

Die große Leere: Der Euroairport ist ein Geister-Flughafen (8. Juni)

Thomas Haagensen, Easyjet-Chef für Deutschland und die Schweiz, nahm den Ball gerne auf und verwies darauf, dass seine Airline längst CO₂-Emissionen finanziell kompensiere. Dass Passagiere aber freiwillig mehr zahlten, um umweltfreundlicher unterwegs zu sein, verwies er ins Reich der Legende. Bei jeder minimalen Preiserhöhung gehe die Nachfrage zurück. Aktuell gehe es aber für alle wie nie zuvor ums Ganze, so Haagensen: "Bei uns ist der einzige Fokus das Überleben der Branche." Im Juli bis September, urlaubsbedingt normalerweise Easyjet-Spitzenzeiten, habe die Kapazität weniger als 40 Prozent des Vorjahrs betragen, für Oktober bis Dezember seien 25 Prozent geplant.

"Bei uns ist die Situation faktisch gleich", sagte EAP-Direktor Matthias Suhr, "80 Prozent unserer Einnahmen stammen aus dem Passagierverkehr." Dieses Jahr rechnet er mit 2,5 anstatt 9,1 Millionen Passagieren 2019. Gestiegen seien indes die Kosten, verursacht etwa durch das auf der französischen Seite des EAP aktive Testcenter mit bisher 30 000 Tests. Freuen kann sich Suhr dagegen über die Frachttonnagen, die um drei Prozent zugelegt haben. Noch zehre man von Reserven und habe bisher weder in der Schweiz noch in Frankreich um staatliche Unterstützung nachgefragt. Geplante Investitionen wurden dagegen um ein Fünftel zurückgefahren.

"Ich glaube auch an Innovation, glaube aber nicht, dass sie schnell genug kommt."

Renato Rossi

Als Vertreter der Anrainer saß Renato Rossi vom Schweizer "Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen" mit auf dem Podium. Ähnlich wie sonst auch Fluglärmgegner aus Deutschland und Frankreich betont der Allschwiler, dass er nicht den Flughafen insgesamt ablehne. Mit Blick auf die immer weiter steigenden Belastungen der vergangenen Jahre fordert er aber ein Umdenken. Den von den Befürwortern im Kampf gegen den Klimawandel unisono gepredigten

neuen Technologien wie Wasserstoffflugzeugen oder synthetischen Kraftstoffen vertraut er nicht: "Ich glaube auch an Innovation, glaube aber nicht, dass sie schnell genug kommt."

Die im Rahmen des HKBB-Formats "Werkstatt Basel" laufende und klar wirtschaftsaffine Diskussionsrunde positionierte sich zwar eindeutig pro EAP, der ein Standortfaktor erster Güte sei und ohne den neben direkten auch indirekte Arbeitsplätze sowie etwa jene bei den Ausbaufirmen Amac und Jet Aviation wegfielen. Aber selbst der Baselbieter Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektor Thomas Weber (SVP) äußerte vorsichtig, er sei sich nicht sicher, ob ein "back to the same" oder Weitermachen wie bisher wirklich wünschenswert sei. Sparsamere Flugzeugen seien auch im Sinne der Airlines, betonte Easyjet-Mann Haagensen. Mehr Steuern und Abgaben lehnt er aber ab, verhinderten sie doch Investitionen.

Auch ohne Corona könnte es Rückgänge geben

Dass die alten Zahlen am EAP allzu bald wieder erreicht werden, daran mochte in der Runde niemand glauben. Der Basler Tourismusdirektor Daniel Egloff mahnte zudem an, die Branche müsse sich auch ohne Corona auf Rückgänge bei Geschäftsreisen sowie im Messe- und Kongress-Bereich einstellen. Selbst bei privaten Urlaubsflügen waren sich nicht alle einig. HKBB-Chef Martin Dätwyler sieht das "Back to Cockpit" - so der Titel der Veranstaltung - jedenfalls als "einen langen und steinigen Weg" an. Vielleicht sei es im Sinne aller dann aber doch auch nötig, "dass der Staat hier Hand bietet."

Ressort: [Basel](#)

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Do, 29. Oktober 2020:

» Zeitungsartikel im Zeitungslayout: [PDF-Version herunterladen](#)

» Webversion dieses Zeitungsartikels: ["Ein langer und steiniger Weg"](#)

Kommentare

Bitte legen Sie zunächst ein Kommentarprofil an, um Artikel auf BZ-Online kommentieren zu können.

[Jetzt Profil anlegen](#)
