

Die Flügel gestutz

Autor(en): Stefan Schuppli

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2003

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/dd3960e8-ad91-4571-bace-cc1512c4d3a1>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Die Flügel gestutzt

Stefan Schuppli

Der EuroAirport leidet unter dem Abbau der Swiss

Im Stadtbuch 2001* hat der Verfasser ausführlich über das Verhältnis der Crossair und der Swissair berichtet – sowie über das unrühmliche Ende der nationalen Airline. Der damalige – recht spekulative – Ausblick bot ein düsteres Entwicklungsszenario für die neue Swiss International Airlines und den EuroAirport. Die Befürchtungen haben sich leider bestätigt.

Nicht alles war vorauszusehen. Das Umfeld der Airline-Branche ist in den letzten zwei Jahren extrem schwierig geworden. Die Lungenseuche Sars, der Irak-Krieg und eine relativ kräftige Rezession haben nicht nur der Swiss das Leben schwer gemacht. Die kommerzielle Luftfahrt ging 2002 und 2003 durch die grösste Krise ihrer Geschichte. Weltweit wurden milliardenhohe Verluste eingeflogen, und trotz der Stilllegung von weltweit über tausend Verkehrsflugzeugen gibt es Überkapazitäten. Als «Startup» litt die Swiss doppelt darunter. Besonders exponiert war (oder ist) auch der EuroAirport, weil die ehemalige Crossair hier in den vergangenen Jahren ein grosses Netz aufbaute.

Nach einem recht erfolgreichen Start wurden die neuen Swiss International Airlines mit ihrem Hauptsitz auf dem Euro-

Airport (EAP) rasch von den geschilderten Problemen eingeholt. Dazu kamen interne, betriebliche Schwierigkeiten wie die kaum miteinander zu vereinbarenden Kulturen der beiden ehemaligen Gesellschaften Swissair und Crossair sowie eine Kräfte raubende Auseinandersetzung mit der Gewerkschaft der ehemaligen Crossair-Piloten.

Reduktion des Streckennetzes

Vor allem infolge der Rezession wurde im Frühling 2003 das Streckennetz massiv reduziert. Das Konzept der 26 Langstreckenjets, 26 Jets der A-320-Familie und rund 80 Jets der ehemaligen Crossair wurde aufgegeben und um rund 30 Prozent zusammengestrichen. Schon zuvor war durchgesickert, dass sich die Geschäftsleitung (oder zumindest Swiss-Chef André Dosé) vom Umsteigekonzept auf dem Euro-

Airport verabschiedet und den Fokus klar auf Zürich gerichtet hatte. Das Bedienungsbild auf dem EuroAirport verschlechterte sich fast schlagartig. Marseille, Toulouse, Bordeaux, Bilbao und Sevilla, Palma de Mallorca und Florenz wurden im Süden gestrichen, im Norden wurden Kopenhagen, Stockholm und Helsinki geopfert. Auf den verbleibenden Strecken wurde zudem der Flugplan ausgedünnt. Auch die Bodendienste waren in der Folge massiv betroffen, mehrere hundert Stellen wurden abgebaut. Auch am Hauptsitz der Swiss wurde das Messer angesetzt. Bereits stehen viele Büros leer oder sind unterbesetzt.

Hohe Kapazitäten – mangelnde Auslastung

Der Niedergang der Swiss trifft den EuroAirport zum ungünstigsten Zeitpunkt: Ein neues Y-Fingerdock und die Abflughalle auf der französischen Seite wurden in Betrieb genommen, insgesamt ein Investitionsvolumen von 380 Millionen Franken. Die Kapazität ist auf 6,5 Millionen Passagiere ausgelegt.

Tatsächlich sahen die Verhältnisse noch vor wenigen Jahren rosig aus. Seit 1990 verdoppelten sich die Passagierzahlen von 1,9 auf den Höhepunkt von 3,8 Millionen im Jahr 2000. Es waren die massiven Wachstumsjahre der Crossair, die auch in die Erweiterung ihres Verwaltungsgebäudes rund 160 Millionen Franken investierte.

Schon im Spitzenjahr 2000 verdüsterte sich der Horizont, und erstmals seit Jahren war der Flughafen wieder mit einem Rückgang der Passagierzahlen konfrontiert. 2001 waren es noch 3,5 Millionen Passagiere (-6%), 2002 sank die Zahl auf 3 Millionen (-14%), 2003 waren es (vorläufige Zahl) knapp 2,5 Millionen und 2004 dürfte sich die Zahl nochmals zurückbilden und bei 2,3 Millionen landen. Der Flughafen rechnet nicht damit, dass sich der Verkehr sehr rasch erholen wird.

Zu lange wohl war der EuroAirport gutgläubig und frass der Swiss aus der Hand. Die wiederholten Bekenntnisse der Swiss zu Basel und dem Regionalverkehr wurden blindlings zum Nennwert genommen. Die Verwaltung realisierte zwar, dass sich der EuroAirport durch die einseitige Ausrichtung auf Crossair in eine ungesunde Abhängigkeit begeben hatte. Das Rezept für eine Milderung dieser Abhängigkeit konnte nicht gefunden werden.

Dazu kommt der Strukturwandel der Airline-Branche. Der Vormarsch der Billigflieger zeigt, dass nicht Luxus gefragt ist, sondern günstige Tarife. Eduard Belser, seit 2002 Verwaltungsrats-Vizepräsident des EuroAirports räumt ein, dass der Verwaltungsrat die Bedeutung der «Macdonaldisierung» des Flugverkehrs nicht richtig eingeschätzt hatte. «Heute wären die Billiggesellschaften mit einem Zelt zufrieden.» Es sei fraglich, ob heute nochmals so geplant würde wie Mitte der Neunzigerjahre.

Kosten senken

Der EuroAirport versucht nun, auf allen Ebenen Kosten zu senken. Das kann er hingegen nicht beliebig tun. Denn ein Mindestmass an Infrastruktur muss erhalten bleiben. Ein Blick auf die Erfolgsrechnung zeigt, dass ein grosser Teil der Kosten zumindest langfristig mehr oder weniger fix ist: Zinsen und Abschreibungen in der Höhe von rund

30 Millionen Euro müssen jährlich geleistet werden. Das ist fast die Hälfte der Ausgaben. Erstmals in seiner Geschichte musste der Flughafen Personal abbauen. Im Jahr 2003 wurden 25 Arbeitsplätze gestrichen, rund 10 Prozent aller in der Flughafenverwaltung tätigen Angestellten erhielten die Kündigung. Die damit erzielte Einsparung ist minimal, sie beträgt nur 2 Prozent der Gesamtausgaben, weil die Personalkosten in der Kostenrechnung nur 20 Prozent ausmachen. Die Sparmassnahmen werden sich erst 2004 in der Rechnung niederschlagen. Für 2003 ist mit einem Defizit von 6 Millionen Euro zu rechnen. Die auf dem Flughafen ansässigen Betriebe bauten ihrerseits rund 2 200 Stellen ab.

Auf Airline-Suche

Die Entwicklung der Finanzlage des EuroAirports hängt weitgehend davon ab, ob der Flughafen neue Fluggesellschaften gewinnen kann. Dabei geht es nicht nur um Einnahmen aus Passagier- und Landtaxen sowie andere Flughafengebühren (2002: 49 % der Erträge), sondern auch um andere kommerzielle Erträge, die sich zum Teil proportional zum Flugverkehr entwickeln.

Bislang ist es nur ansatzweise gelungen, neue Airlines auf den EuroAirport zu bringen. Am meisten hat sich im Charterbereich bewegt, ausgelöst durch Reiseveranstalter wie Starter und Avione. Im Linienverkehr ist die Lage schwieriger. Bis anhin hatte der EuroAirport keinen Erfolg beim Versuch, eine der neuen Niedrigpreis-Fluggesellschaften nach Basel zu holen. Ryanair hat nach dem Abzug von Strassburg dem Flughafen Karlsruhe-Baden-Baden den Vorzug gegeben, Germanwings und Hapag-Lloyd Express operieren aus Stuttgart, Easyjet befindet sich nach wie vor in der Schwebe – hat mit seiner Riesenbestellung von 120 Airbus-Flugzeugen überinvestiert und steht unter einem gewissen Druck, neue Operationsbasen zu finden. Der EuroAirport hat es immerhin unter die ersten fünf Favoriten geschafft.

Eine Operationsbasis bedeutet bei Easyjet die Positionierung von rund sechs Jets, was für den EuroAirport ein Plus von einer runden Million Pas-

sagieren bedeuten würde. Finanziell wäre der EuroAirport damit fürs Erste wohl aus dem Schneider. Aber der Flughafen will neue Airlines nicht mit Dumpingpreisen locken.

Die lobenden Worte, die Easyjet für den EAP gefunden hat, müssen relativiert werden. Sie könnten ebenso gut als Drohung an die Adresse des Flughafens Zürich interpretiert werden. Dieser hat unlängst die Passagiertaxen massiv erhöht und leidet bekanntlich unter den Einschränkungen des neuen Anflugregimes im Norden des Flughafens. Die Repositionierung Easyjets nach Basel hätte einen Abzug in Zürich zur Folge. Ein Schwachpunkt für den EuroAirport ist, wie von ausländischen Fluggesellschaften wiederholt gesagt wurde, das relativ kleine Einzugsgebiet einerseits, der kleine Bekanntheitsgrad der Region Basel anderer-

seits. Die Region wird im Ausland zu wenig als Ganzes wahrgenommen, es sind schliesslich drei Teilmärkte. Das Problem liegt weniger beim Verkehr aus Basel heraus (<outgoing>), sondern beim Verkehr nach Basel (<incoming>).

Nun hat die Swiss in Europa ein neues Tarifsystem eingeführt, mit welchem sie die Billig-Airlines frontal angreift. Das hat zwar für die Region den grossen Vorteil, dass auch ab EuroAirport zu den noch verbleibenden Destinationen teilweise sehr günstige Tarife angeboten werden. Auch die Business-Tarife sind jetzt wesentlich tiefer, die Nachfrage dürfte deshalb deutlich ansteigen. Wie sich das auf das Verhalten der Billigkonkurrenz auswirkt, ist zurzeit offen. Das Risiko besteht, dass wegen der verstärkten Konkurrenz Easyjet davon abgehalten werden könnte, eine Basis in Basel ein-

Die Macht des Faktischen: Die Swiss konzentriert sich immer mehr auf Zürich.



zurichten. Andererseits ist Easyjet auch in Zürich mit dieser Preisoffensive konfrontiert. Damit erhalten obgenannte Faktoren wie höhere Passagiersteuern, Verspätungssituation etc. anteilmässig ein grösseres Gewicht. Sie könnten ausschlaggebend sein für einen Umzug Easyjets nach Basel.

Offen ist auch, ob das Bedienungsbild des EuroAirports bereichert würde. Der Region bringt es nicht sehr viel, wenn Easyjet einfach die gleichen Destinationen zu etwas günstigeren Preisen als Swiss anbietet, diese aus dem Markt drängt und nachher die Preise wieder erhöht (was bei dem nachfrageabhängigen Preisfestsetzungssystem fast zwangsläufig geschehen würde).

Staaten zur Kasse bitten?

Die Aussichten auf eine baldige Genesung der Finanzen des EuroAirports sind also wenig rosig. Überall sind Wenn und Aber zu finden. Auch bezüglich der Zinsen ist der Flughafen exponiert. Derzeit sind sie rekordtief, aber das wird sich mit einiger Sicherheit ändern. Dann dürfte die Zinsbelastung zu einer zusätzlichen, jährlich millionenschweren Last werden.

Dreht sich alles zum Schlechten, könnten Frankreich, die Schweiz und der Kanton Basel-Stadt zur Kasse gebeten werden. Im Artikel 5 des Staatsvertrages zwischen Frankreich und der Eidgenossenschaft ist dies festgeschrieben. Danach müssen die beiden Länder den Nettoverlust im Verhältnis des Verkehrsaufkommens (also Flüge nach dem Recht der EU oder der Schweiz) tragen. Das Verhältnis ist in der Grössenordnung von 50:50, wie die Statistik zeigt. Auch die Eidgenossenschaft und Basel-Stadt «dürfen» teilen, wie in der Flughafen-Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Baselland und dem Bund von 1998 zu lesen ist. Das für die Schweizer Seite anfallende Defizit tragen Bund und Basel hälftig, Baselland muss nichts zahlen, weil der Landkanton beim Flughafen auch eine geringere Mitsprache hat. Denkbar ist auch, dass der EuroAirport bei der Eidgenossenschaft und Frankreich um einen Kapitaleinschuss ersucht, um sich die Amortisationen leisten zu können. Eine politische Auseinander-

setzung – unter schwierigsten Bedingungen – wäre in diesem Fall sicher.

Swiss – noch immer ein Risiko

Ein Risiko stellt nach wie vor die Swiss dar. Die Lage der Firma ist prekär. Der Flughafen muss bei der grössten Firma auf dem Areal mit einem «Worst Case»-Szenario rechnen, mit der schlimmstmöglichen Wendung. Diese wäre beispielsweise eine Verlagerung des Hauptsitzes mit seinen 1500 Arbeitsplätzen nach Zürich – oder ein definitives «Aus». So wie die Dinge liegen und wie die Entwicklung bisher ablief, kann dieser Abzug nicht ausgeschlossen werden. Damit fände die Geschichte mit dem eingangs erwähnten Verkehrsabbau in Basel ihre traurige Fortsetzung.

Ganz zu schweigen von einer Bruchlandung der Swiss. Sie würde die Region ein weiteres Mal massiv treffen. Aber dann läge der Fokus auf Zürich, wo die Auswirkungen noch viel schlimmer wären.

Anmerkung

* Basler Stadtbuch 2001, Basel 2002, S. 124–128.