

Wachstum um jeden Preis wird infrage gestellt

Gemeindeverbund Flugverkehr äussert sich kritisch zum EuroAirport-Bahnanschluss



Von Christian Fink

Allschwil. Gestern wurde das Projekt zur neuen Bahnverbindung für den EuroAirport (EAP) in der französischen Presse veröffentlicht (siehe Seite 26). Tags zuvor, an der Generalversammlung des «Forums Flughafen – nur mit der Region!», äusserte sich Andreas Dill, Geschäftsführer des Gemeindeverbundes Flugverkehr, kritisch zum Bahnanschluss des Flughafens.

Der Verbund zählt sich nicht zu den Flughafengegnern. Er anerkennt die wirtschaftliche Bedeutung des EuroAirports. Er verlangt jedoch, dass die wirtschaftliche Bedeutung kein Freipass sei, also nicht mit Wachstum um jeden Preis verbunden sein soll, dies zulasten der Bevölkerung (siehe Text rechts).

Zahl der Flüge wird steigen

Die Bauherren Réseau Ferré de France und der EAP in Zusammenarbeit mit der Region Alsace möchten einen rund sechs Kilometer langen Gleisabschnitt bauen, der als Abzweigung der vorhandenen Strecke Basel-Mulhouse errichtet und mit einem unmittelbar am Flughafen gelegenen Bahnhof ausgestattet wird. 2017 soll das Projekt abgeschlossen sein. Mit einem Bahnanschluss werden der öffentliche Verkehr und eine nachhaltige Entwicklung gefördert. Das heisst: weniger Autoverkehr, verstopfte Strassen, weniger

Schadstoffe. «Wer», so Dill, «kann da schon dagegen sein?»

Die EAP-Leitung sehe im Bahnanschluss vor allem den Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit. Die Zahl von jährlich gegen 90 000 Flügen werde mit dem Anschluss deutlich erhöht. Die Kapazität des EAP liegt bei jährlich 150 000 Flügen. Ausserdem könnten EAP-Mitarbeiter aufs Auto verzichten, was Dill angesichts der Distanzen zu den Betriebsstellen infrage stellt.

«Auswirkungen nicht absehbar»

Der EAP weise auch auf die direkte und bequeme Anreise für Passagiere hin. Gerade Fluggäste, so befürchtet Dill, müssten jedoch aufgrund unterschiedlicher Stromversorgungen in Frankreich und der Schweiz wohl in Basel umsteigen. Und da, sollte dies tat-

sächlich so sein, stelle sich gerade aus Schweizer Sicht die Frage, ob der EAP-Bus, der alle siebeneinhalb Minuten fährt, nicht ausreiche.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Schweiz sei noch völlig unklar. Überhaupt stellten sich noch viele Fragen: Liegen fundierte Verkehrsdaten vor? Wer betreibt die Linie zum Flughafen? Und wie verhält es sich mit der Kapazitätsgrenze der Elsässer Linie? Gleichzeitig fehlten griffige Massnahmen gegen Fluglärm, und sie würden auch nicht in Betracht gezogen.

Der Bahnanschluss an den EAP sei «kein harmloses Projekt», so Dill. Die Auswirkungen seien nicht absehbar. Es brauche eine Umweltverträglichkeitsprüfung sowie eine öffentliche Debatte. Bund und Kantone sollten überdies über eine Kostenbeteiligung nachdenken.

Gemeinsam gegen den Fluglärm

Dem vor drei Jahren gegründeten Gemeindeverbund Flugverkehr gehören zehn von Fluglärm geplagte Baselbieter Gemeinden sowie die Solothurner Gemeinde Hochwald an. Mit dem Verbund wollen die Gemeinden eine neue Solidarität demonstrieren, welche über Partei- und Gemeindeinteressen hinausgeht. In einer gemeinsamen Erklärung erheben die Partnergemeinden vier zentrale Forderungen:

- > ein Nachtflugverbot von 22 bis 7 Uhr
- > keinen Ausbau des Frachtflugverkehrs am EAP mit zusätzlichem Fluglärm
- > eine korrekte Anwendung der Südländeregelung und eine Erhöhung der Windlimite auf zehn Knoten
- > die Umsetzung flankierender Massnahmen wie höhere Lärmgebühren, oder die forcierte Nutzung der Ost-West-Piste, was zu einer Reduktion der Lärmbelastung beitragen würde. cf