

Vom Bahnanschluss zur EuroAirport-Verlegung

Der Basler Regierungsrat Christoph Brutschin stellt sich der Diskussion mit den Mitgliedern des Schutzverbands

Von Georg Schmidt

Allschwil. Gekommen war Christoph Brutschin (SP), um über die Bahnlinie zu sprechen, die den Bahnhof SBB in einigen Jahren mit dem EuroAirport verbinden soll. Der Basler Wirtschaftsdi­rektor musste bei seinem Auftritt vor der Mitgliederversammlung des Schutz­verbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mulhouse im Allschwiler «Jägerstübli» aber auch zu Themen Stellung nehmen, die heute sehr utopisch anmuten, sich aber längerfristig als Konsequenz aus der Schienenverbindung ergeben könnten.

Das erste Stichwort heisst Strassburg. Frankreich wünscht sich offenbar, dass der EuroAirport mit der Elsässer Metropole auf dem Schienenweg verbunden ist – weil die dort tagenden Europaparlamentarier in Basel das bessere Liniennetz als in Strassburg vorfinden. In der Folge könnte es aber zu einer breiteren Verlagerung des Flugverkehrs nach Basel kommen, wie Schutz­bandspräsidentin Madeleine Goeschke sagte. Sie sprach von 500 000 zusätzlichen Passagieren.

«Es gibt Zielkonflikte»

Das schein ihm «doch ein sehr hoher Wert», sagte Brutschin. Zum Vergleich: der EuroAirport zählt heute rund fünf Millionen Passagiere, die Linie SBB-EuroAirport bringt mutmasslich ein zusätzliches Aufkommen von 170 000 Passagieren. Der jetzt anvisierte Bahnanschluss ziele aber primär auf ein qualitatives Wachstum und eine Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Der betont konziliant auftretende Wirtschaftsdi­rektor («ja, es gibt Zielkonflikte»), der als Vertreter von Basel-Stadt auch im Verwaltungsrat des EuroAirports sitzt, sagte auch mehrfach, dass er sich einer allfälligen Übernahme



Skepsis. Der Gemeindeverbund will Garantien, dass der Flugverkehr mit dem Schienenanschluss nur nachhaltig und qualitativ wächst. Foto Alexander Preobrajenski

von Flugverkehr aus Zürich widersetzen wolle, auch wenn im derzeit aufliegenden Sachplan Infrastruktur Luftverkehr etwas nebulös von einer «Zusammenarbeit der Flughäfen» die Rede ist. Die Formulierung löst beim Schutzverband Ängste aus, weil Basel die längeren Betriebszeiten hat als Zürich.

Das Stichwort Nummer 2 lautet Verlegung des Flughafens. Unter Applaus forderte ein Redner, dass der Flughafen 20 bis 30 Kilometer tiefer ins Landesinnere von Frankreich verlegt wird – quasi in Analogie zum neuen Flughafen Berlin-Brandenburg weit draussen vor den Toren der deutschen Hauptstadt. Das

wäre ein Hosenlupf», sagte Brutschin – und bei einem rein französischen Flughafen hätte man kaum noch Mitbestimmungsrechte. Der Ärger über den Fluglärm, der wegen des Bahnanschlusses noch zunehmen dürfte, könnte diese Idee – zumindest in der Schweiz – aber beflügeln.

Vehement gegen Parallelpiste

Brutschin betonte weiter, dass er sich vehement gegen eine zweite Nord-Süd-Piste stellen wolle. Ein solches Projekt findet sich in amtlichen Dokumenten – es käme aber, so Brutschin, sowie so einer Investitionsroutine gleich. Das

Beispiel zeigt aber: Unklarheiten und Andeutungen rufen Unsicherheiten hervor. So löst es auch Zweifel aus, wenn der Bund dem EuroAirport regionale Funktionen zuschreibt, ihn aber gleichzeitig als Landesflughafen taxiert.

Es verwundert deshalb auch wenig, dass Andreas Dill, Geschäftsführer des Gemeindeverbands Flugverkehr, flankierend zu einem Bahnanschluss Garantien forderte, damit das Wachstum tatsächlich wie von Brutschin gesagt nur nachhaltig und eben qualitativ ist.

Der Basler Regierungsrat sagte auch, dass man mit den neuen Landetaxen erste Erfolge im Kampf gegen den

nächtlichen Lärm verzeichnen könne; eine Evaluation stehe bevor – und man wolle gegebenenfalls auch höhere Taxen in Erwägung ziehen.

Einige grundsätzliche Problemfelder sprach Susanne Leutenegger Oberholzer, SP-Nationalrätin und Vizepräsidentin des Schutzverbands, an – etwa das «Demokratiedefizit» des EuroAirports. Fast seufzend sprach Brutschin von einem «höchst anspruchsvollen Konstrukt». Mit einer Resolution, welche die gleiche Nachtsperre wie in Zürich fordert, wurde er schliesslich in die Allschwiler Nacht entlassen, die den Fluglärm nur zu gut kennt.