

«Eine zweite Nord-Süd-Piste ist für uns ein Horrorszenario»

Planungen Schutzverband-Präsidentin Madeleine Göschke wehrt sich gegen unbegrenztes Wachstum auf dem Euro-Airport.

VON PETER SCHENK

Madeleine Göschke ist Präsidentin des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen.

Sie äussert sich im Interview kritisch zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), den der Bund zu Rolle, Betrieb und Rahmenbedingungen des Euro-Airport (EAP) verabschiedet hat.

Frau Göschke, was halten Sie vom SIL?

Madeleine Göschke: Die definitive Fassung des Objektblattes des SIL lässt unbegrenztes Wachstum auf dem EAP zu. Damit können wir nicht einverstanden sein.

Um was für Zahlen geht es?

Die Prognose lautet jährlich 147 000 Flugbewegungen. Das ist eine Verdoppelung der Zahl von 2010.

Zuletzt sind die Passagierzahlen auf dem EAP bei relativ stabilen Flugbewegungen stark gestiegen. Wieso soll diese Prognose eintreffen?

In Zürich und Frankfurt gelten längere Nachtflugsperren als in Basel. Diese Monopolsituation lässt einiges zu. Das ist eine Marktverzerrung. Flugge-

sellschaften können deshalb in Zukunft Flüge zwischen 23 und 24 Uhr sowie zwischen 5 und 6 Uhr beim EAP beantragen. Da kann die Regierung lange sagen, dass sie das nicht möchte; dies gilt nur für den jetzigen Flugplan.

«In Zürich und Frankfurt gelten längere Nachtflugsperren als in Basel. Das ist Marktverzerrung.»

Madeleine Göschke, Präsidentin Schutzverband

Sie befürchten auch den Bau einer zweiten Nord-Süd-Piste.

Das ist für uns ein Horrorszenario. Die Regierungen beider Basel haben zwar vor einem Jahr in einer Medienmitteilung geschrieben, diese Piste sei aus

dem SIL zu streichen, die zweite Nord-Süd-Piste ist jedoch in der Endfassung des SIL weiterhin enthalten – ebenso im französisch-schweizerischen Staatsvertrag. Das Land für den Bau bleibt reserviert.

Woher sollen die zusätzlichen Passagiere überhaupt kommen?

Zum Teil aus Frankreich, etwa durch Verkehrsverlagerung vom defizitären Flughafen Strassburg zum EAP, aus Deutschland und eben aus Zürich.



Madeleine Göschke, ehemalige Landrätin für die Grünen. ZVG

Die Basler Regierung sagt, sie will kein Überlauf für Zürich sein, aber das Bundesamt für Zivilluftfahrt Bazl hat das letzte Wort. Im SIL-Entwurf ist mehrfach erwähnt, dass die Flughäfen Genf und Zürich an ihre Kapazitätsgrenzen stossen werden und der EAP deshalb Flüge von dort aufnehmen muss. Auch in der SIL-Endfassung ist die Einbindung des Flughafens ins innerschweizerische Luftverkehrssystem erwähnt.

Der geplante Bahnanschluss zum Euro-Airport hat den Vorteil, dass man nicht mit dem Bus im Stau steht.

Man könnte Busspuren einführen. Ausserdem muss man mit dem Zug ebenso umsteigen. Laut der eidgenössischen Finanzverwaltung ist der öV-Anschluss des Flughafens bereits heute sehr gut.

Letztlich gibt es keine Alternative für den EAP-Standort. Oder sehen Sie das anders?

Wenn der Bund dieses Wachstum für den EAP will, muss die Standortfrage gestellt werden. Zirka 15 Kilometer nördlich gibt es im Hardtwald auf der Höhe von Sierentz und Schlierbach ein sehr dünn besiedeltes Gebiet. Man könnte den Flughafen dorthin verschieben. Dadurch würden die Flugzeuge über unseren dicht besiedelten Gebieten viel höher fliegen. Man müsste zwar Wald opfern, der aber an anderer Stelle wieder aufgeforstet werden könnte. Der Flughafen könnte direkt an die bestehende Bahnstrecke Basel-Mulhouse und die Autobahn verlegt werden. Damit könnte man die Bahn-Baukosten von 300 Millionen Franken weitgehend sparen.