

Einspruch

Bahnanschluss des EAP?

Von Madeleine Göschke

In der *BaZ* vom 8.10. wirbt EAP-Direktor Mathias Suhr für den Bahnanschluss des Flughafens. Jeder Zweite soll in Zukunft mit dem Zug zum EAP fahren. Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene sei ein wichtiges Ziel. Warum denn hat der EAP die Zahl seiner Parkplätze massiv gesteigert? Weil er selbst nicht an die Verkehrsverlagerung glaubt?

Während der letzten fünf Amtsjahre des früheren Direktors Jürg Rami nahmen die Passagierzahlen jährlich um 10 Prozent zu, jetzt sind es immerhin noch drei Prozent. Weil die Sitzauslastung deutlich über 90 Prozent liegt und sich der Wechsel zu grösseren Flugzeugen verlangsamt hat, werden in Zukunft Passagier- und Flugwachstum weitgehend parallel verlaufen. Bei gleich bleibendem Wachstum wird der EAP die magische Grenze von 147 000 Flugbewegungen pro Jahr in den 30er-Jahren erreicht haben. Dann soll laut Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) die zweite Nord-Süd-Piste gebaut werden, das Land dafür ist reserviert.

Im Bericht des Bundesrates zur Luftfahrtpolitik (LUPO) steht, dass Zürich an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Deshalb soll die Kapazitätsreserve von Basel «vermehrt nutzbar gemacht werden». Mit dem Bahnanschluss will man die Verlagerung von Passagieren aus Zürich nach Basel erleichtern. Damit dürfte das Wachstum von Passagieren und Flugbewegungen weiter ansteigen.

Rund 300 Millionen Franken inklusive Steuern soll der Bahnanschluss kosten. Diese Schätzung ist jedoch mehrere Jahre alt. Die Finanzierung ist noch keineswegs gesichert. Ein grosser Teil der Kosten muss wohl von den beiden Basel getragen werden. Vorher muss aber der EAP eine Volksabstimmung gewinnen.

Die Steuerung der Politik will jedoch dem EAP nicht mehr im gleichen Mass gelingen wie früher. Der EAP hält immer noch an der Betriebszeit von 5 bis 24 Uhr fest, aber der Landrat hat im November 2016 seine Forderung einer Nachtflugsperre von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich mit 66 zu 9 Stimmen wuchtig bestätigt. Schon 2012 war der EAP bei der Abstimmung zum gleichen Thema im Landrat gescheitert, obwohl sein damaliger Direktor am Tag vor der Abstimmung allen Landratsmitgliedern einen

Der Bahnanschluss wird uns eine grosse Zunahme von Passagieren und Fluglärm bringen.

Expressbrief schickte, worin er die Ablehnung der Motion forderte und eine Reduktion des Nachtfluglärms mit andern Mitteln versprach.

Bekanntlich hat sich seither der Nachtfluglärm in Allschwil nicht reduziert, sondern nahezu verdreifacht.

Was bringt uns die Bahnverbindung? Die Fahrzeit soll 11 Minuten betragen, per Bus beträgt sie heute 13 Minuten. Umsteigen im Bahnhof SBB wird man auch nach dem Bahnanschluss müssen. Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene sei ein wichtiges Ziel, erklärt der EAP. Wohl eher die Verlagerung von der Schiene in die Luft. Mit dem Bahnanschluss sollen Passagiere veranlasst werden, statt den Hochgeschwindigkeitszug das Flugzeug zu besteigen.

Fazit: Der Bahnanschluss wird uns eine grosse Zunahme von Passagieren, Flugbewegungen und Fluglärm bringen. Der frühere Präsident des «Forum Flughafen nur mit der Region», Anton Lauber, hat deshalb schon vor Jahren die längere Nachtflugsperre und die Verhinderung des Bahnanschlusses zu vorrangigen Zielen der Schutzorganisationen erklärt.

Madeleine Göschke-Chiquet, Binningen, ist Präsidentin Schutzverband, alt Landrätin Grüne