

BIAz 13.12.18

Deshalb kein Bahnanschluss des EuroAirport

Herr Köhler ärgert sich über die kritische Stellungnahme des Binninger Gemeinderates zum Bahnanschluss des EuroAirport (EAP). Schon 2013 hat sich jedoch der Gemeinderat klar ablehnend geäußert, wiederholt auch der Gemeinderat von Allschwil, sowie alle trinationalen Schutzorganisationen rund um den EAP. Warum? Feste Zusagen für eine französische Teilfinanzierung des Bahnanschlusses fehlen. Die Schweiz müsste wohl den Grossteil der Kosten von 300 Millionen Franken inklusive Steuern übernehmen. Mit welchem Gewinn? Umsteigen müsste man im Bahnhof Basel SBB auch mit der Bahn. Der Bus von Basel SBB zum EAP benötigt 13 Minuten, drei Minuten mehr als die Bahn. Aber der Bus hält direkt vor der Tür des Terminals, die Bahn jedoch nicht. Also kein relevanter Zeitgewinn. Eine Studie des EAP zeigt, dass in der Schweiz nur wenige Passagiere vom Auto in den Zug umsteigen würden, und die meisten elssässischen Angestellten des EAP haben in ihren Dörfern gar keine Bahnanbindung.

Der EAP als Überlauf - Flughafen

Das alles weiss auch die Flugwirtschaft. Sie hat andere Gründe für den Bahnanschluss. Dazu das Bundesamt für Zivilluftfahrt:» Der Bahnanschluss steigert die Attraktivität des EuroAirport und dient einer

Entlastung der an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Flughäfen Zürich und Genf». Man plant somit eine Verschiebung von Passagieren aus Zürich und Genf nach Basel. Und dies ist ohne mehr Flüge und mehr Fluglärm nicht zu haben. Schon gar nicht, solange der EAP in der Schweiz und im angrenzenden Ausland als einziger Flughafen von 05 Uhr bis Mitternacht in Betrieb ist.

Der zweite Grund der Flugwirtschaft für den Bahnanschluss ist noch bedenklicher: Man will damit bei Kurzstrecken die Verkehrsverlagerung aus der Luft auf den TGV bekämpfen, also Bahn gegen Bahn, ökologisch fragwürdig.

Mehr Bahnlärm, mehr Fluglärm

Völlig ignoriert wird das Los der Basler Anwohner an der Elsässer Bahn. Der EAP will die Zahl der täglichen Züge von 155 auf 371 mehr als verdoppeln. Das bedeutet eine Zugsdurchfahrt alle drei Minuten von 05 bis 23 Uhr. Ohne teure Abdeckung dieser Bahnstrecke wäre dies nicht zu verantworten.

Recht hat Herr Köhler mit der Forderung einer CO2-Steuer und einer generellen Verteuerung der Tickets. Gewiss muss auch die Verlagerung des Nachtverkehrs auf den Tag verhindert werden, deshalb die zweite der insgesamt drei Forderungen der Trinationalen Schutzverbände um den EAP: 1.) Nachtflugsperrung von 23 Uhr bis 6 Uhr wie in Zürich, 2.) Plafonierung der jährlichen Flüge bei 100 000 und 3.) Neuausrichtung der lärmigen südlichen Starttrouten.

*Madeleine Göschke – Chiquet,
Präsidentin Schutzverband*