

# Deshalb keinen Bahnanschluss

*Von Madeleine Göschke-Chiquet*

Die umstrittene Bahnanbindung des EuroAirport (EAP) braucht eine vertiefte Debatte. Deshalb sind wir der *BaZ* für ihren Artikel «Auf der Schiene statt auf der Strasse zum Flughafen» vom 1. Dezember dankbar. Aber damit hört unsere Gemeinsamkeit auf.

Das Interesse Frankreichs hält sich in Grenzen. An die Projektierungskosten hat Frankreich gerade mal 6,8 Prozent bezahlt. Auch die neusten Zusagen zur Finanzierung bleiben vage. Die Gesamtkosten inklusive Steuern belaufen sich auf rund 300 Millionen Franken – ohne nachträgliche Zusatzkosten. Die Schweiz müsste davon wohl den Grossteil 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 Ter-

minals, die Bahn jedoch nicht, also kein relevanter Zeitgewinn. Die Studie des EAP zeigt, dass in der Schweiz nur wenige Passagiere vom Auto in die Bahn umsteigen würden, und die meisten elsässischen Angestellten des EAP haben in ihren Dörfern gar keine Bahnverbindung.

## **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 Flugpassagieren 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 5 Uhr morgens bis Mitternacht in Betrieb ist.

Der zweite Grund der Flugwirtschaft für den Bahnanschluss ist noch bedenklicher: Man will damit bei Kurzstrecken die Verlagerung aus der Luft auf den TGV bekämpfen; also Bahn gegen Bahn, ökologisch fragwürdig. Und nein, die Realisierung von S-Bahn und Herzstück ist nicht vom Bahnanschluss des EAP abhängig.

## **Mehr Bahnlärm, mehr Fluglärm**

Der *BaZ*-Artikel ignoriert vollständig 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 5 Uhr bis 23 Uhr. Ohne teure Abdeckung dieser Bahnstrecke wäre dies nicht zu verantworten.

Am deutlichsten hat sich bisher die freisinnige Gemeindepräsidentin von Allschwil gegen den Bahnanschluss

ausgesprochen. Sie weiss sich in der guten Gesellschaft von zahlreichen bürgerlichen Politikern. Trotzdem versucht der *BaZ*-Artikel alle Gegner der Bahnanbindung in die linksgrüne Ecke zu drängen.

Nochmals: Entgegen der Behauptung im *BaZ*-Artikel sind wir nicht «gegen den Flughafen». Wir sind uns seiner wirtschaftlichen Bedeutung durchaus bewusst. Aber noch mehr Flugverkehr und Fluglärm geht einfach nicht. Dafür ist der einst als Stadtflughafen geplante EuroAirport viel zu nahe an den elsässischen und schweizerischen Wohnquartieren gelegen.



Madeleine Göschke-Chiquet, Präsidentin Schutzbund.