



Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
bazonline.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 38'084
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 15
Fläche: 67'715 mm²

Auftrag: 3005861
Themen-Nr.: 641.009

Referenz: 82403419
Ausschnitt Seite: 1/2

10.11.2021

«Mehr Züge bedeuten mehr Passagiere, mehr Flüge und mehr Klimaschaden»

Opposition gegen die Flughafenbahn Ausgerechnet der Umweltverband VCS wendet sich zusammen mit links-grünen Parteien gegen eines der grössten ÖV-Projekte der Region. Sie wollen den Bahnanschluss für den Euro-Airport verhindern.



Mit dem Zug zum Flug: Darüber wird noch gestritten. Foto: Pino Covino

Die Medienmitteilung vom Dienstagmorgen hat es in sich: «Bahnanschluss bringt mehr Lärm und Umweltbelastung», schreibt die Sektion beider Basel des ökologisch orientierten Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) und wendet sich damit gegen eines der grössten ÖV-Projekte der Region, den

Bahnanschluss für den Euro-Airport (EAP). Mit Blick auf Klimakrise und lärmbelastete Anwohner sei das EAP-Ausbauprojekt für den EAP zu stoppen, so der VCS. Die Kosten des Projektes seien mit rund 340 Millionen Euro für sechs Kilometer Gleise sowieso zu hoch. Die Finanzmittel könnten auch in Projekte zur



Förderung umweltfreundlicher Mobilität investiert werden.

Mit unterschrieben haben den Aufruf nebst Anwohnerorganisationen sowie Naturschutzgruppen aus dem Elsass und Südbaden auch die Grünen von Baselland und von Basel-Stadt, die Baslerbieter SP, die Basta und die regionale Sektion von Greenpeace.

Die Idee, mit dem Zug zum Euro-Airport reisen zu können, ist fast so alt wie der Flughafen selbst und wurde nie umgesetzt. Nun soll die Bahnverbindung gebaut und im Jahr 2030 endlich in Betrieb genommen werden. Der EAP wird dann von Mulhouse, Basel, Laufen und Liestal aus auf den Schienen erreicht werden können. Zu den Gesamtkosten von 340 Millionen Euro trägt die Schweiz 90,5 Millionen bei.

Gegen das Wachstum

Die Verlagerung des Passagieraufkommens von der Strasse auf die Schiene wäre doch eigentlich eine gute und ökologisch sinnvolle Sache, würde man meinen. Nein, sagt Florian Schreier, Geschäftsführer des VCS beider Basel: «Der Bahnanschluss dient dem weiteren Wachstum des Euro-Airports. Es soll mehr Flüge und Passagiere geben. Das lehnen wir ab.» Das sei schlecht für die Umwelt, das Klima und wegen der Lärmbelastung auch für die Anwohner, argumentiert Schreier. «Mehr Züge bedeuten mehr Passagiere, mehr Flüge und mehr Klimaschaden.»

Auch das Argument der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene lässt er nicht gelten. «Der Zuganschluss bringt nur einen sehr kleinen Verlagerungs-

effekt. Es gibt nach wie vor zu viele Parkplätze am Euro-Airport. Dazu werden neue gebaut.»

Auch Michael Durrer, Präsident der Grünen Baselland, glaubt nicht daran, dass der Bahnanschluss den ÖV stärkt: «Es ist eine Illusion, zu glauben, dass wenn man eine Bahn baut, dann die Leute einfach den Zug nehmen und das Auto zu Hause lassen.» Man sei aber nicht grundsätzlich gegen den ÖV, so der Präsident der Grünen: «Wir sind aber gegenüber dem EAP-Bahnanschluss schon länger kritisch eingestellt. Er dient der Ausrichtung des Euro-Airports auf Wachstum. Er wird zusätzliche Passagiere an den Euro-Airport bringen. Darum lehnen wir ihn ab.»

Nicht zukunftsfruchtig

Dass ökologisch orientierte Gruppierungen ein ÖV-Projekt ablehnen, sei nur auf den ersten Blick merkwürdig, sagt Raffaella Hanauer, Co-Präsidentin der Grünen Basel-Stadt. «Für mich steht unsere Stellungnahme nicht schräg in der Landschaft. Mit der Zuganbindung des Euro-Airports wird das Fliegen attraktiver. Das lehnen wir ab. Dass man vom Auto auf die Bahn umsteigt, nur um Fliegen zu können, ist für uns nicht zukunftsfruchtig.» Man sei schlicht gegen mehr Passagiere am Euro-Airport.

«Mich persönlich irritiert das», reagiert Sebastian Deininger, Bereichsleiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt bei der Handelskammer beider Basel. «Der VCS-Vorstoss ist nicht zielführend. Es geht ja um eine ökologische Verkehrs-

verlagerung von der Strasse auf die Bahn. Rund ein Drittel der EAP-Passagiere wird nach der geplanten Fertigstellung des Anschlusses mit der Bahn anreisen. Das sagen uns die verantwortlichen Projektleiter der SNCF. Das ist eine nachhaltige Verlagerung.»

Der Euro-Airport sei eine der zentralen Infrastrukturen der Region. Mit über 6000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Perimeter Sorge er auch für Arbeit. «Wir sehen den Bahnanschluss als Voraussetzung dafür, dass er auch in Zukunft erfolgreich sein kann», so Deininger. Raffaella Hanauer hält dagegen: «Wir sehen die Zukunft des Euro-Airports nicht rosig. Mit dem EU-Ziel der CO₂-Reduktion auf null bis zum Jahr 2050 wird es kaum mehr Kurzstreckenflüge geben. Daher braucht es das Wachstum des EAP nicht.» Es geht ihr also ums Grundsätzliche.

Etwas anders sieht es Jan Kirchmayr, Mitglied der Geschäftsleitung der Baslerbieter SP. Er denkt taktisch: «Solange das Nachtflugverbot am Euro-Airport nicht wie in Zürich von 23 bis 6 Uhr ausgedehnt wird, wehrt sich die SP Baselland gegen eine weitere Attraktivitätssteigerung des Flughafens und somit auch gegen den Bahnanschluss.»

Die Bevölkerung müsse vor nächtlichem Fluglärm und dessen gesundheitlichen Folgen geschützt werden, findet Kirchmayr. Es soll also Druck aufgebaut werden, um den nächtlichen Fluglärm zu reduzieren.

Simon Erlanger



Opposition gegen die Flughafenbahn

«Mehr Züge bedeutet mehr Passagiere, mehr Flüge und mehr Klimaschaden»

Publiziert heute um 20:57 Uhr, Simon Erlanger

Ausgerechnet der Umweltverband VCS wendet sich zusammen mit links-grünen Parteien gegen eines der grössten ÖV-Projekte der Region. Sie wollen den Bahnanschluss für den Euro-Airport verhindern.

Die Medienmitteilung vom Dienstagmorgen hat es in sich: «Bahnanschluss bringt mehr Lärm und Umweltbelastung», schreibt die Sektion beider Basel des ökologisch orientierten Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) und wendet sich damit gegen eines der grössten ÖV-Projekte der Region, den Bahnanschluss für den Euro-Airport (EAP).

Mit Blick auf Klimakrise und lärmbelastete Anwohner sei das EAP-Ausbauprojekt für den EAP zu stoppen, so der VCS. Die Kosten des Projektes seien mit rund 340 Millionen Euro für sechs Kilometer Gleise sowieso zu hoch. Die Finanzmittel könnten auch in Projekte zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität investiert werden.

Mit unterschrieben haben den Aufruf nebst Anwohnerorganisationen sowie Naturschutzgruppen aus dem Elsass und Südbaden auch die Grünen von Baselland und von Basel-Stadt, die Baselpeter SP, die Basta und die regionale Sektion von Greenpeace.

Die Idee, mit dem Zug zum Euro-Airport reisen zu können, ist fast so alt wie der Flughafen selbst und wurde nie umgesetzt. Nun soll die Bahnverbindung gebaut und im Jahr 2030 endlich in Betrieb genommen werden. Der EAP wird dann von Mulhouse, Basel, Laufen und Liestal aus auf den Schienen erreicht werden können. Zu den Gesamtkosten von 340 Millionen Euro trägt die Schweiz 90,5 Millionen bei.

Gegen das Wachstum

Die Verlagerung des Passagieraufkommens von der Strasse auf die Schiene wäre doch eigentlich eine gute und ökologisch sinnvolle Sache, würde man meinen. Nein, sagt Florian Schreier, Geschäftsführer des VCS beider Basel: «Der Bahnanschluss dient dem weiteren Wachstum des Euro-Airports. Es soll mehr Flüge und Passagiere geben. Das lehnen wir ab.» Das sei schlecht für die Umwelt, das Klima und wegen der Lärmbelastung auch für die Anwohner, argumentiert Schreier. «Mehr Züge bedeuten mehr Passagiere, mehr Flüge und mehr Klimaschaden.»

Auch das Argument der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene lässt er nicht gelten. «Der Zuganschluss bringt nur einen sehr kleinen Verlagerungseffekt. Es gibt nach wie vor zu viele Parkplätze am Euro-Airport. Dazu werden neue gebaut.»

Auch Michael Durrer, Präsident der Grünen Baselland, glaubt nicht daran, dass der Bahnanschluss den ÖV stärkt: «Es ist eine Illusion, zu glauben, dass wenn man eine Bahn baut, dann die Leute einfach den Zug nehmen und das Auto zu Hause lassen.» Man sei aber nicht grundsätzlich gegen den ÖV, so der Präsident der Grünen: «Wir sind aber gegenüber dem EAP-Bahnanschluss schon länger kritisch eingestellt. Er dient der Ausrichtung des Euro-Airports auf Wachstum. Er wird zusätzliche Passagiere an den Euro-Airport bringen. Darum lehnen wir ihn ab.»

Ökologische Gründe gegen ökologisches Projekt

Dass ökologisch orientierte Gruppierungen ein ÖV-Projekt ablehnen, sei nur auf den ersten Blick merkwürdig, sagt Raffaella Hanauer, Co-Präsidentin der Grünen Basel-Stadt. «Für mich steht unsere Stellungnahme nicht schräg in der Landschaft. Mit der Zuganbindung des Euro-Airports wird das Fliegen attraktiver. Das lehnen wir ab. Dass man vom Auto auf die Bahn umsteigt, nur um Fliegen zu können, ist für uns nicht zukunftsträchtig.» Man sei schlicht gegen mehr Passagiere am Euro-Airport.

«Mich persönlich irritiert das», reagiert Sebastian Deininger, Bereichsleiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt bei der Handelskammer beider Basel. «Der VCS-Vorstoss ist nicht zielführend. Es geht ja um eine ökologische Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Bahn. Rund ein Drittel der EAP-Passagiere wird nach der geplanten Fertigstellung des Anschlusses mit der Bahn anreisen. Das sagen uns die verantwortlichen Projektleiter der SNCF. Das ist eine nachhaltige Verlagerung.»

Der Euroairport sei eine der zentralen Infrastrukturen der Region. Mit über 6000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Perimeter Sorge er auch für Arbeit. «Wir sehen den Bahnanschluss als Voraussetzung dafür, dass er auch in Zukunft erfolgreich sein kann», so Deininger. Raffaella Hanauer hält dagegen: «Wir sehen die Zukunft des Euro-Airports nicht rosig. Mit dem EU-Ziel der CO₂-Reduktion auf null bis 2050 wird es kaum mehr Kurzstreckenflüge geben. Daher braucht es das Wachstum des EAP nicht». Es geht ihr also ums Grundsätzliche.

Lärmschutz im Vordergrund

Etwas anders sieht es Jan Kirchmayr, Mitglied der Geschäftsleitung der Baselbieter SP. Er denkt taktisch: «Solange das Nachtflugverbot am Euro-Airport nicht wie in Zürich von 23 bis 6 Uhr ausgedehnt wird, wehrt sich die SP Baselland gegen eine weitere Attraktivitätssteigerung des Flughafens und somit auch gegen den Bahnanschluss.»

Die Bevölkerung müsse vor nächtlichem Fluglärm und dessen gesundheitlichen Folgen geschützt werden, findet Kirchmayr. Es soll also Druck aufgebaut werden, um den nächtlichen Fluglärm zu reduzieren.



Schon bald soll der Euro-Airport wieder auf Wachstumskurs sein. Dagegen wendet sich der VCS zusammen mit Parteien und Anwohnern. Durch die Verhinderung des Bahnanschlusses wollen sie das Wachstum beschränken.
Foto: Pino Covino



Spätestens ab 2030 sollen vor dem Hauptterminal des Euro-Airports Züge halten und abfahren. Umweltverbände, Flughafenanrainer und rot-grüne Parteien sind gegen das ÖV-Vorhaben. Grafik: zvg