

Das Tor der Region zur Welt

GRENZFÄLLE (8): der Euro-Airport Basel-Mulhouse

VON UNSERER MITARBEITERIN
JULIA JACOB

ST. LOUIS. Immer wieder stoßen wir im Alltag an Grenzen: an körperliche, psychische, finanzielle, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Hinzu kommen in der Region noch die Grenzen zu den zwei Nachbarstaaten. Dabei können Grenzen durchaus auch etwas Verbindendes haben. Spannende Erfahrungen

rund um das Thema Grenzen stellt die BZ in ihrer Serie „Grenzfälle“ vor. Heute: der Euro-Airport Basel-Mulhouse

Am Euroairport Basel-Mulhouse sind nicht nur die Passagiere international: Der Flughafen, der die Region mit der ganzen Welt verbindet, ist selbst ein erfolgreiches und weltweit einmaliges Kooperationsprojekt. Denn obwohl die Anlage auf französischem Boden steht, un-

terhält der Schweizer Zoll hier einen eigenen Posten. Die administrative Grenzziehung geht mitten durch den Flugbetrieb.

Schengen oder Nicht-Schengen, ist eine wesentliche Frage im Arbeitsalltag von Grenzwächter Hans Peter Tanner. Seit die Schweiz 2008 dem Abkommen beigetreten ist, richtet er seinen Blick vorwiegend auf das ypsilonförmige Ankunfts-Gate. Hier kommen die Fluggäste vorsortiert vom Rollfeld zur Passkontrolle. Einreisen-

de aus Ländern außerhalb des Schengenraums werden gezielt zur Passkontrolle geschleust. Die Personenkontrolle teilen sich die Schweizer Grenzschutz und die französische Police des Frontiers, die Kontrollhäuschen liegen voneinander abgesetzt in einem verschachtelten Gangsystem. Vor dem Schengen-Beitritt der Schweiz waren die Grenzen im Flughafen deutlicher gesetzt. Damals trennte eine durchgängige Glaswand die Schweizer Zone vom Französischen Bereich. Von der Zerteilung des Gebäudes, Patrick Gantenbein, Pressesprecher der Basler Grenzschutzregion, spricht von einem „Zwilling“, profitiert der Betrieb jetzt wieder. Im Unterschied zu anderen Schweizer Flughäfen hielten sich die Umbauarbeiten in Grenzen. Geändert hat sich nur, wer hinter der Grenzlinie ist. Früher waren es die beiden Länder, heute schieben sich Reisende aus Drittstaaten durch das verglaste Separé. Damit sich die unterschiedlichen Passagiergruppen nicht in die Quere kommen, regelt zudem eine Ampelanlage die Schließzeiten der automatischen Schiebetüren zwischen den beiden Bereichen.

Im Ankunftsterminal, wo auf Rollbändern die Koffer der Passagiere zirkulieren, trifft der Reisende dann jedoch letztlich die freie Wahl seines Ankunftslandes. Links geht es nach Frankreich rechts durch den Schweizer Zoll. Hinter den Kulissen sind die Zuständigkeiten jedoch aufs Genaueste geregelt, der Grenzverkehr im Staatsvertrag verankert. Hausherr ist der französische Staat, auch der internationale Sektor, jenseits der beiden Zollstationen untersteht der französischen Aufsicht.

Die Schweiz ist im Euroairport eine Enklave, Tanner spricht von einem „kleinen Konsulat“. Im Dienstraum werden Notpässe für Schweizer Bürger ausgestellt, mancher Internetkunde deutscher Reiseunternehmen verlässt sich auf die Angabe „Identitätskarte genügt“, verrät Tanner, doch ein deutscher Ausweis ist eben kein Schweizer Pass.

3,85 Millionen Passagiere durchliefen den Flughafen 2009. „Wir spüren die Krise, es wird ein bisschen weniger geflogen“, beurteilt Martin Leuenberger vom Zolldepartement die Zahlen. Eine

Ausnahme macht da natürlich die Ferienzeit. Im Juli sind zwei Drittel der Passagiere „Sommerflieger“, im Januar nach Weihnachten, überwiegt hingegen der Handelswarenverkehr. Dennoch lässt die Jahresbilanz nicht zwangsläufig ein saisonales Muster erkennen, „die Passagierdichte hängt hier weniger von den Jahreszeiten, als von den Anlässen ab“, erläutert Patrick Gantenbein den Rhythmus des Euroairports. International sind die Gäste des Basler Messebetriebs, besonders zur Uhren- und Schmuckmesse im März. Aber auch Geschäftsreisende der großen Chemiekonzerne landen in der Regel auf dem Regio-Flughafen.

Ein Vorzeigemodell der regionalen Zusammenarbeit war der Flughafen Basel-Mulhouse übrigens von Anfang an. Als dem Flugplatz im Sternfeld in den 30er Jahren die Landeflächen ausgingen, wurden erste Verhandlungen geführt, 1945 ging es mit dem Bau des neuen Flughafens los. Den Anfang machten die Alliierten,

die Blechplatten als Flugbahnersatz auf den Feldern von Blotzenheim auslegten, das Gelände stellten die Franzosen, die Pisten und Gebäude wurden von den Schweizern erstellt. Erst 1949 schlossen die beiden Staaten dann den Staatsvertrag für den Euroairport ab.

„Der gilt noch heute – ein Zeichen dafür, dass es funktioniert“, sagt Gantenbein über das außergewöhnliche Modell. Bei besonderen Anlässen, wie der Europameisterschaft 2008 kooperieren Zoll und Grenzschutz am Flughafen auch mit der deutschen Bundespolizei. Am Autobahnzoll Weil am Rhein oder dem Badischen Bahnhof besteht die Zusammenarbeit ohnehin dauerhaft. „Man kennt sich, auch die gemeinsame Sprache hilft bei der Verständigung“, sagt Leuenberger.

Zum gemeinsamen Sprachraum zählt er selbstverständlich auch das Elsässisch. „Die Zusammenarbeit ist notwendig, die Menschen in der Grenzregion würden strikte Einzelstaaterei heute wohl auch nicht mehr verstehen“, lautet Gantenbeins Einschätzung.

Im Dreiland gehört die Grenzerfahrung zum Alltag dazu, mit Grenzfällen haben es die Zöllner hingegen, seit die Personenkontrollen wegfallen, vor allem bei den Einfuhren zu tun. 2009 beschäftigten die Grenzschutz Basel im Durchschnitt 35 Fälle von Warenschmuggel im Privatwarenverkehr, am Flughafen ist das Thema Markenfälschungen ein „Dauerbrenner“. Fälschungen der beliebten Louis



Der Euro-Airport ist ein weltweit einzigartiges Kooperationsprojekt.

FOTOS: JULIA JACOB

Vuitton-Taschen stapeln sich im Schrank für konfiszierte Ware. Die gefälschten Luxuswaren sind ein beliebtes Mitbringsel aus dem Urlaub.

Alleine von Januar bis Juli dieses Jahres wurden zudem 700 Kilo Käse konfisziert und vernichtet, tierische Produkte aus Drittländern wie der Türkei dürfen die

Schengenaußengrenze nicht passieren. Besser ergeht es da dem Griechischen Feta – Käse ist eben nicht gleich Käse, entscheidend ist das Herkunftsland. Auch mit außergewöhnlichen Funden haben es die Zöllner ab und an zu tun. Zu den skurrilsten Erlebnissen zählt Leuenberger einen toten getrockneten Affen, der offen-

sichtlich zum Verzehr bestimmt war.

Ausgefallen ist auch der Anfahrtsweg zum Schweizer Teil des Flughafens. Der führt über eine eingezäunte Straße von der Schweiz bis vor den Eingang. „Das ist ein bisschen so, wie damals an an der Berliner Mauer“, sagt Gantenbein. Auch er hat auf der Zufahrtstrecke schon den Grenzzaun überwacht.