

Ein Flugplatz als trinationaler Glücksfall

Zweiter Schweizer Luftfahrt-Kongress am Euro-Airport

Am Schweizer Luftfahrt-Kongress in Basel wurde die trinationale Bedeutung des Euro-Airport hervorgehoben. Bundesrätin Leuthard plädierte ihrerseits für eine nationale Luftfahrtpolitik.

ai. Basel, 30. Oktober

Nachdem der erste Schweizer Luftfahrt-Kongress 2006 in Zürich durchgeführt worden war, hat die Veranstalterin, Economiesuisse, für die zweite Ausgabe den Euro-Airport (EAP) in Basel-Mülhausen gewählt. Das war, wie Gerold Bühler, Präsident des Verbands, erklärte, eine Geste, um den «nationalen Zusammenhalt» zu betonen. Gleichzeitig bot die Standortwahl den Trägern des Flugplatzes aber auch Gelegenheit, dessen trinationale Bedeutung herauszustreichen; der EAP ist bekanntlich ein schweizerisch-französisches Gemeinschaftswerk, für das sich auch Deutschland mehr und mehr interessiert.

Akzeptanzprobleme

Dass eine gute Luftverkehrsverbindung Voraussetzung ist, um der Wirtschaft die Teilnahme am internationalen Wachstum zu ermöglichen, ist nicht neu, bildete aber Ausgangspunkt der meisten Referate. Es ging den Vertretern aus Politik und Wirtschaft vor allem darum, zu verhindern, dass der hiesige Flugverkehr immer weiter eingeschränkt wird, während das Ausland expandiert. Bühler forderte eine Versachlichung der luftfahrtpolitischen Diskussion, damit sich die Akzeptanz der Fliegerei «auch an der Urne» erhöht.

Dass die Akzeptanzprobleme in Basel anders gelagert sind als in Zürich, ist ebenfalls bekannt. Wie EAP-Direktor Jürg Rämi nicht ohne Stolz erklärte, ist das Verhältnis unter den Nachbarn am Dreiländereck im Wesentlichen spannungsfrei. Das ist nicht zuletzt einer trinationalen Umweltkommission zu verdanken, in der alle Flughafenrainer vertreten sind. Für Frieden sorgen aber auch ökonomische Gründe. Der Flugplatz wird von den drei Staaten gleich intensiv genutzt. Und schliesslich ist der EAP einer der grössten Arbeitgeber der Region. Auch von deutscher Seite wird die grenzüberschreitende Kooperation gelobt und der EAP als bedeutender Wirtschafts-

faktor gepriesen. Die Frage stellt sich deshalb, warum das Land Baden-Württemberg, das bisher Beobachterstatus hatte, nicht ebenfalls ins EAP-Geflecht eingebunden wird, und zwar sowohl rechtlich wie finanziell. Laut Sven von Ungern-Sternberg, Regierungspräsident von Freiburg, ist die Landesregierung für solche Überlegungen durchaus offen. Eine Beteiligung an einer Bahnverbindung zum EAP könnte in Erwägung gezogen werden, wenn sich dadurch die Verkehrsanbindung auf deutscher Seite verbessern liesse.

Dieses Votum dürfte von Basler Seite mit Genugtuung aufgenommen worden sein, bildet die Bahnverbindung zum EAP doch ein jahrzehntealtes Postulat. Sowohl Thomas Staehelin, Präsident der Basler Handelskammer, wie auch Ralph Lewin, Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements, wiesen darauf hin, dass Bern zwar einen Kredit von 25 Mio. Fr. gesprochen habe, die Realisierung des Vorhabens aber nach wie vor auf sich warten lasse. Da das Projekt mehrere 100 Mio. Fr. kosten dürfte, ist für Basel klar, dass die Trägerstaaten sich beteiligen müssten.

Ruf nach einem Luftfahrt-Rat

Bundesrätin Doris Leuthard, die am Kongress ebenfalls als Referentin auftrat, verzichtete darauf, sich zu dieser Forderung konkret zu äussern, und zog es vor, generelle luftfahrtpolitische Überlegungen anzustellen. Die Zunahme der Mobilität, so meinte sie, lasse sich nicht verhindern; die Politik habe aber die Aufgabe, im Spannungsfeld, zwischen Nutzern und Betroffenen «intelligente Lösungen» zu finden. Als «intelligent» bezeichnete sie das Nachtflug-Regime am Airport in München, das weniger laute Flugzeuge von einem Verbot ausnimmt; der absolute Bann in Zürich sei dagegen zu restriktiv. Um solchen Lösungen Vorschub zu leisten, bedürfte es eines Gremiums, das imstande wäre, raumplanerische, ökologische und wirtschaftliche Faktoren gegeneinander abzuwägen und Lösungen zu finden: Ein «Luftfahrt-Rat» könnte nach ihrem Dafürhalten diese Aufgabe übernehmen. Die Bundesrätin sprach sich überdies für eine nationale Planung des Luftverkehrs aus, mit der sich die bisherigen «situativen» Reaktionen auf Krisen überwinden liessen.

Weiterer Artikel Seite 29