

Medienspiegel zur Veranstaltung « Fokus Euroairport – Wie weiter im Spannungsfeld von Politik, Bevölkerung und Wirtschaft?» am Dienstag, 21. Mai 2019

Print

baz BASEL | BASELLANDSCHAFTLICHE
DONNERSTAG, 23. MAI 2019

BASEL-STADT 21

Und dann wurde er ein bisschen laut

Podium Grünen-Landrätin Rahel Bänziger lockte Flughafendirektor Matthias Suhr aus der Reserve

VON RAHEL KOERFGEN

Die Absicht war gut. Am Dienstagabend organisierten Regio Basiliensis und die Handelskammer Frankreich-Schweiz eine Podiumsdiskussion zum Euro-Airport (EAP). Noch nie seit der Gründung im Mai 1946 war der Groll gegenüber dem Flughafen derart gross wie heute. Der Schutzverband der lärmgeplagten Bevölkerung um den EAP, der ein Nachtflugverbot ab 23 Uhr fordert, erfährt gerade einen enormen Goodwill. Sogar bürgerliche Politiker haben sich einem entsprechenden Postulat der Grünen-Landrätin und Vizepräsidentin des Schutzverbandes, Rahel Bänziger, angeschlossen (die bz berichtete).

Eine gute Absicht also, sensible Themen rund um den Flughafen endlich in einer Runde anzusprechen. Da war aber dieser Makel, der den Eindruck erweckte, man habe die Gegner noch immer nicht auf dem Radar: Die Regio Basiliensis um Präsidentin Kathrin Amacker hatte es verschwiegen, einen Vertreter eines Anrainerverbandes zum Podium einzuladen. Sie sei vor wenigen Tagen angefragt worden, sagte Bänziger mit süffisantem Unterton. Sie war denn auch die Einzige auf dem Podium am EAP, die sich für die Anwohner einsetzte. Die weiteren Teilnehmer: der Basler Wirtschaftsdirektor Christoph Brutschin, EAP-

Direktor Matthias Suhr, Gilbert Stimpflin, Präsident CCI Grand Est, die Lörracher Landrätin Marion Dammann und Gastgeberin Amacker. Eine gesittete Runde, moderiert von bz-Journalist Peter Schenk.

Viel versprochen, nichts passiert

Stoisch nahm Suhr die Aussagen Bänzigers zur Kenntnis. Sie sagte etwa, dass sie die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens durchaus anerkenne, sie aber auf das Ruhebedürfnis der Anwohner poche. Sie zeigte sich enttäuscht darüber, dass der EAP versprochene Massnahmen, etwa die Einführung des Nachtflugverbots, nicht umsetze. «Es wurde schon so viel versprochen. Passiert ist nichts.» Warum, so Bänziger, sei eine Ausweitung der Nachtflugsperre nicht möglich, wenn dies in Zürich und anderen Flughäfen auch der Fall sei? Darauf konterte Brutschin, in Frankreich würde an allen Flughäfen rund um die Uhr geflogen, ausser in Paris-Orly und dem EAP. «Aber: Ich kann Ihre Anliegen nachvollziehen. Durch das überproportionale Wachstum des Flughafens ist es lauter geworden. Das wird auch nicht bestritten.» Er wünsche sich, dass diesbezüglich eine Lösung gefunden werde.

Suhr betonte, am EAP sei man willens, ab 23 Uhr keine Starts mehr in Richtung Süden durchzuführen. «Aber Sie müssen sehen: Beim Flughafen handelt es sich um



«Es zeichnet sich ein neuer Passagierrekord ab. Diese Realität deckt sich für mich nicht mit den Ansprüchen aus der Bevölkerung.»

Matthias Suhr Flughafenendirektor

eine öffentlich-rechtliche Einrichtung. Wir können eine Ausweitung der Nachtflugsperre nicht in Eigenregie einführen. Das entscheidet die französische Aufsichtsbehörde für Zivilluftfahrt.» Der entsprechende Prozess sei angelaufen, es dauere wohl aber zwei Jahre bis zu einem Entscheid. Weiter stellte er fest: «Es zeichnet sich für 2019 erneut ein Rekord bei den Passagierzahlen ab. Diese Realität deckt sich für mich einfach nicht mit den Ansprüchen aus der Bevölkerung.» Es werde derzeit bei den Reisebüros sehr rege gebucht.

Easyjet-Wegzug sei Angstmacherei

Und dann wurde der sonst sehr besonnene Suhr sogar ein bisschen laut, als er anführte, dass man sich bewusst sein müsse, dass Platzhirsch Easyjet nicht lange fackeln würde, wenn für die Airline die Rahmenbedingungen an einem Flughafen nicht stimmen würde. «Das war in Hamburg so oder in Rom. Die waren innert weniger Monate weg!»

«Hören Sie auf mit der Angstmacherei», entgegnete Madeleine Göschke. Die Präsidentin des Schutzverbandes sprach von einem Publikumsplatz aus. Sie denke nicht, dass Easyjet die Zelte hier abbrechen würde. «Wo sollen die hin? In der Nähe gibt es keinen Flughafen, der sich für die Airline eignen würde.» Auch Aviatik-Lobbyist

Paul Kurrus ergriff bei der Fragerunde das Wort, formulierte die Bitte an die Fluglärmgegner, den technischen Fortschritt anzuerkennen: «Mit der neuen Flugzeuggeneration sinken die Lärmemissionen in absehbarer Zeit um 50 Prozent.»

Auch zu ein paar Voten zum noch nicht restlos finanzierten Bahnanschluss reichte es an dem Abend. Bänziger formulierte nochmals die Absicht der Anrainerverbände, den Bahnanschluss als Pfand einzusetzen, um beim Nachtflugverbot einen Deal zu erreichen. «Es grassiert die Angst, dass ein Bahnanschluss zu noch mehr Flugverkehr führt», so Bänziger. Diesen Konnex konnten die Podiumsteilnehmer nicht nachvollziehen. So sagte Brutschin: «Für die Basler Herzstück-Pläne ist der Bahnanschluss des EAP zentral. Es handelt sich hierbei nicht um ein aviatisches Problem. Ich finde es verkehrt, wenn Sie das in die Waagschale werfen.»

Die Fronten bleiben verhärtet. Der Anlass am Dienstag hat aber gezeigt, dass miteinander zu diskutieren dazu beiträgt, Missverständnisse aus der Welt zu schaffen. EAP-Sprecherin Vivienne Gaskell zeigte sich angetan von der Idee, an einem Mediengespräch den genauen Ablauf des Prozesses in Richtung Nachtflugverbot zu erläutern. Und damit für Klarheit zu sorgen, warum das so lange dauert.

EUROAIRPORT Table ronde sur le développement de l'aéroport

Emplois ou santé, difficile équilibre

Sera-t-il possible un jour de concilier les intérêts économiques et ceux des riverains de l'aéroport ? C'était le sujet principal d'une table ronde proposée mardi soir à l'EuroAirport. Et les débats ont montré que ce n'est pas gagné.

Elle en souriait, mardi soir : Rahel Bänzinger, parlementaire de Bâle-Campagne et vice-présidente du Schutzverband (association suisse de défense des riverains), était encore étonnée de se retrouver parmi les invités de la table ronde pour débattre de l'avenir de l'EuroAirport. C'est qu'au départ, les associations de riverains n'étaient pas conviées par le trio d'organismes, la Regio Basiliensis, Starke Region et la CCI France-Suisse. Il a fallu qu'elles fassent entendre leur voix...

En Suisse, les signaux sont verts pour le cofinancement du raccordement ferroviaire

On arguera que les riverains français n'étaient pas représentés directement. Mais Rahel Bänzinger a loyalement rappelé à plusieurs reprises les exigences communes aux associations des Trois pays : l'interdiction des vols de 23 h à 6 h du matin, la limitation du nombre de mouvements et la modification de certaines trajectoires (boucle ELBEG, etc.). Le débat devait porter sur les « perspectives économiques, politiques et sociétales » de l'aéroport, ce « poumon régional, tant sur le plan économique que sociétal ».

Il n'y a pas eu de nouveautés côté perspectives économiques. Marion Damann, Landrätin de Lörrach, a évoqué une réunion avec les Alsaciens pour la mise en place d'une ligne de bus de Lörrach à l'EuroAirport, via Haltingen et Saint-Louis, « avec un cadencement d'une heure,



L'EuroAirport, poumon économique des Trois pays, devrait connaître une forte croissance dans les prochaines années. Aux détriments des riverains et de leur santé, à cause des nuisances sonores et de la pollution de l'air ? C'est un enjeu qui prend de plus en plus d'importance. Pour preuve, a reconnu Kathrin Amacker, présidente d'une Regio Basiliensis coorganisatrice de l'événement, rarement table ronde qu'elle a proposée n'a suscité autant d'intérêt que celle sur les perspectives d'avenir de l'aéroport. Photo DNA/JEAN-FRANÇOIS OTT

sept jours sur sept», dans un premier temps pour trois ans. Un projet déjà évoqué dans nos colonnes.

« Le raccordement va augmenter le trafic de passagers »

Il a beaucoup été question du fameux raccordement ferroviaire de l'EuroAirport. Matthias Suhr, directeur de l'EuroAirport, a rappelé la consultation dans les Trois pays l'an passé. Kathrin Amacker, présidente de la Regio Basiliensis, a souligné les signaux au

vert, côté suisse, pour le cofinancement des travaux. L'ensemble des participants a martelé que « le projet de raccordement ferroviaire constitue une contribution majeure et nécessaire afin d'intégrer le site au RER trinational et améliorer son accessibilité. » La seule voix discordante a été celle de Rahel Bänzinger, représentant également le parti des Verts – contre le raccordement. « Nous n'en voyons pas les avantages. Mais nous avons une crainte : que le raccordement augmente encore le nom-

bre de passagers et donc de vols. Parce que les aéroports de Zurich et Genève arrivent à saturation et qu'il s'agira de les délester vers Bâle-Mulhouse, qui sera plus facile d'accès avec le train... » Elle a indiqué : « S'il y a des signaux de l'EuroAirport pour une vraie réduction du bruit, alors nous pourrions discuter du train. Mais pas dans les conditions actuelles ! » La mesure phare mise en avant par l'EuroAirport pour lutter contre les nuisances sonores serait de tester la fin des décollages (plus bruyants) après

23 h. Mais Matthias Suhr a rappelé que son établissement n'était pas seul à décider : « Les autorités doivent approuver ces mesures. Le travail a été lancé. » D'ici deux ans au plus, il devrait y avoir un feu vert de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile)... Côté politiques, Marion Damann (côté allemand) et Christoph Brutschin (conseiller d'Etat de Bâle-Ville) ont reconnu qu'il y avait un problème de nuisances sonores la nuit. Il n'y avait malheureusement pas d'élus alsaciens sur le podium,

le seul représentant étant Gilbert Stimpflin, président de la CCI. Avec les élus allemands et suisses, il a demandé de la patience et espère « de vrais progrès d'ici deux ans ».

L'effet Greta Thunberg

Autre son de cloche, bien sûr, chez Rahel Bänzinger pour les riverains. « Pourquoi ce repos nocturne est-il possible ailleurs et pas ici ? » Elle souligne : « Je ne suis pas une opposante à l'EAP. Mais il y a aussi la demande légitime des riverains pour la tranquillité. » Il y a, selon elle, des études qui montrent que les nuisances nocturnes sont dangereuses pour la santé. Elles ont notamment une incidence sur les maladies cardio-vasculaires et le diabète. « Or des collaborateurs en bonne santé, c'est aussi important pour l'économie ! » Et de conclure : « Je juge une mesure d'après ses résultats. Et jusque-là, aucune mesure proposée par l'EuroAirport n'a permis de réduire les nuisances sonores. Le bruit augmente année après année... »

Et l'avenir plus lointain de l'EuroAirport ? On sait qu'en Suède par exemple, un mouvement prend de l'ampleur, celui de la « honte de prendre l'avion »... Ajoutez-y « l'effet Greta Thunberg », l'état d'urgence climatique proclamé par le Grand conseil du canton de Bâle, etc. Est-ce le début d'un déclin ? Matthias Suhr sourit : « Je peux me poser des questions, à long terme. Mais dans les faits, quand je regarde les chiffres, 2019 devrait voir l'EuroAirport battre un nouveau record. » Il y a loin de la coupe aux lèvres... Il faudra donc, comme le souhaite Kathrin Amacker, poursuivre « le dialogue trinational en toute transparence. » Chiche ? ■

Jean-Christophe MEYER

Donnerstag, 23. Mai 2019

«Im Vordergrund steht der Nutzen»

Die wirtschaftliche Bedeutung, der Fluglärm und der Bahnanschluss sorgen für Fragen und Antworten an einem trinationalen Podiumsgespräch über den Flughafen.



Sie debattieren über die Zukunft des Euro-Airports (von links): Kathrin Amacker, Matthias Suhr, Marion Dammann, Peter Schenk, Christoph Brutschin, Rahel Bänziger, Gilbert Stimpflin.

«Die Arbeit über die Grenzen hinweg ist für uns eine grosse Chance»: So formuliert es Gilbert Stimpflin, Präsident der Handelskammer Grand Est, an der Podiumsdiskussion über die Zukunft des Flughafens Basel-Mulhouse. «Wir müssen die Diskussion auf ein anderes Niveau heben, denn im Vordergrund steht der Nutzen», formuliert es der Basler Regierungsrat Christoph Brutschin. Drei Organisationen haben am Mittwochabend zur trinationalen Debatte über die Herausforderungen für den Euro-Airport eingeladen, moderiert von Peter Schenk, Journalist bei der bz.

Es ist nicht alltäglich, dass die Handelskammer Frankreich - Schweiz, die Vereinigung für eine starke Region Basel-Nordwestschweiz und die Regio Basiliensis eine gemeinsame Veranstaltung organisieren. Die aktuellen Auseinandersetzungen um das Arbeitsrecht, den Fluglärm und die Pläne für den Bahnanschluss haben die überregionalen Organisationen herausgefordert. Etwas neidisch blickten die Podiumsteilnehmer

auf Genf, wo die Öffnungszeiten des Flughafens weniger unter Druck stehen, der Bahnanschluss längst realisiert ist und die Ceva als grenzüberschreitende S-Bahn den Betrieb dieses Jahr aufnimmt.

Exportorientierte Wirtschaft

Stimpflin verweist im randvollen Salon des Aviateurs am Euro-Airport auf die Bedeutung des Flughafens Basel-Mulhouse: Er ist der fünftgrösste Regionalflughafen Frankreichs, der drittgrösste der Schweiz und im Elsass der zweitwichtigste Arbeitgeber hinter Peugeot. «Wir brauchen den Flughafen für unsere exportorientierte Wirtschaft.» Das sehen Regio-Präsidentin Kathrin Amacker und die Lörracher Landrätin Marion Dammann auch so. Amacker sagt, der Flughafen sei ein Leuchtturm-Modell für die trinationale Zusammenarbeit. Dammann betont die Bedeutung des Flughafens für den Tourismus in Südbaden.

Für weniger moderate Töne sorgen an dem Podiumsgespräch die Baselbieter Parlamentarierin Rahel Bänziger, Vizepräsidentin des Schutzverbands, und Flughafendirektor Matthias Suhr. «Es geht nicht nur um Mobilität, sondern auch um Ruhe», sagt Bänziger. Keine einzige Massnahme gegen den Fluglärm sei bisher erfolgreich. Es brauche dringend ein Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr. Suhr betonte: «Die Rahmenbedingungen eines Flughafens müssen stimmen.» Fluggesellschaften wie der Hauptcarrier Easyjet würden in Basel bleiben, weil die Rahmenbedingungen stimmten und sie hier Geld verdienen könnten. «In Hamburg, Rom und Madrid ist der Betrieb eingeschränkt worden, und Easyjet hat seine Maschinen abgezogen.»

Dass der Lärm aber bekämpft werden muss, sind sich die Podiumsteilnehmer einig. Regierungsrat Brutschin sagt, dies sei der Akzeptanz des Flughafens geschuldet. Doch von heute auf morgen gehe dies nicht. Suhr weist darauf hin, dass der Flughafen bei den Massnahmen nicht frei sei. Der Vorschlag, auf Starts nach 23 Uhr zu verzichten, liege bei der französischen Luftfahrtbehörde zur Prüfung. «Wir haben gute Gründe vorgebracht, aber das Ergebnis ist offen.» Brutschin erklärt, die Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat hätten die Kollegen aus Frankreich davon überzeugt. Doch man müsse wissen, dass in ganz Frankreich heute nur gerade Paris-Orly und Basel-Mulhouse überhaupt ein Nachtflugverbot kennen würden. Und in der Schweiz gelte in Genf die gleiche Regelung wie heute am Euro-Airport.

In Frankreich nicht üblich

Stimpflin erklärt, in Frankreich würden die Flughäfen noch mit vielen anderen Problemen kämpfen. Der Euro-Airport habe gegenüber anderen Flughäfen einen Vorteil, weil er einen internationalen Status habe. Brutschin ist froh, dass die Steuerfrage gelöst wurde. Der politische Vertrag sei ein grosser Erfolg. Es sei jedoch zu überlegen, ob auch ein Vertrag zum Arbeitsrecht möglich sei. Zurzeit gibt es Streitigkeiten um das Arbeitsrecht, weil Angestellte Entschädigungen nach französischem Recht einfordern.

Noch kein grünes Licht gibt es für den Bahnanschluss. Die Schweiz sei bereit und ihre Finanzierungsanteile mit dem Bahnausbau schritt 2030/35 gesichert, sagt Amacker. Frankreichs Entscheid steht aber noch aus. «Wir haben in Paris klargemacht, dass es für die wirtschaftliche Entwicklung alle Verkehrsträger braucht, auch die Bahn», sagt Stimpflin.

Doch auch hier stört Fluglärmkritikerin Bänziger den Gottesdienst: «Wir Grünen sind für den ÖV, wo es ihn braucht, hier braucht es ihn nicht», sagt sie. Die Bahn bringe mehr Passagiere und mehr Lärm. «Über den Bahnanschluss lässt sich mit uns nur diskutieren, wenn der Fluglärm zurückgeht.»

Kein Verständnis

Brutschin erklärt, es sei nicht der Euro-Airport, der auf den Bahnanschluss angewiesen sei; dieser könne schliesslich auch ein weiteres Parkhaus bauen. Der Bahnanschluss sei jedoch Bestandteil der künftigen Regio-S-Bahn. Die Direktverbindungen von Liestal, Laufen und Strassburg zum Euro-Airport seien Teile eines Gesamtkonzepts, die es für dessen Funktionieren brauche. Für die Passagiere und die Angestellten sei die Anfahrt mit der Bahn sinnvoll. Verständnis dafür, dass die Grünen dies anders sehen, hat Brutschin nicht.

Auch niemand sonst. Die Lörracher Landrätin Dammann wäre froh, wenn der Euro-Airport besser erreichbar würde. Sie hat dazu auch noch eine Neuigkeit auf Lager: Als Zwischenlösung bis zur Realisierung des Bahnanschlusses plant Lörrach einen Probebetrieb für einen Bus von Lörrach über Haltingen und Saint-Louis zum Flughafen.

Vendredi, 24 mai 2019

Emplois ou santé, difficile équilibre

Sera-t-il possible un jour de concilier les intérêts économiques et ceux des riverains de l'aéroport ? C'était le sujet principal d'une table ronde proposée mardi soir à l'EuroAirport. Et les débats ont montré que ce n'est pas gagné.



L'EuroAirport, poumon économique des Trois pays, devrait connaître une forte croissance dans les prochaines années. Aux détriments des riverains et de leur santé, à cause des nuisances sonores et de la pollution de l'air ? C'est un enjeu qui prend de plus en plus d'importance. Pour preuve, a reconnu Kathrin Amacker, présidente d'une Regio Basiliensis coorganisatrice de l'événement, rarement table ronde qu'elle a proposée n'a suscité autant d'intérêt que celle sur les perspectives d'avenir de l'aéroport.

Elle en souriait, mardi soir : Rahel Bántzinger, parlementaire de Bâle-Campagne et vice-présidente du Schutzverband (association suisse de défense des riverains), était encore étonnée de se retrouver parmi les invités de la table ronde pour débattre de l'avenir de l'EuroAirport. C'est qu'au départ, les associations de riverains n'étaient pas conviées par le trio d'organismes, la Regio Basiliensis, Starke Region et la CCI France-Suisse. Il a fallu qu'elles fassent entendre leur voix...

On arguera que les riverains français n'étaient pas représentés directement. Mais Rahel Bántzinger a loyalement rappelé à plusieurs reprises les exigences communes aux associations des Trois pays : l'interdiction des vols de 23 h à 6 h du matin, la limitation du nombre de mouvements et la modification de certaines trajectoires (boucle ELBEG, etc.).

Des bus depuis Lörrach en projet

Le débat devait porter sur les « perspectives économiques, politiques et sociétales » de l'aéroport, ce « poumon régional, tant sur le plan économique que sociétal ». Il n'y a pas eu de nouveautés côté perspectives économiques. Marion Damann, Landrätin de Lörrach, a évoqué une réunion avec les Alsaciens pour la mise en place d'une ligne de bus de Lörrach à l'EuroAirport, via Haltingen et Saint-Louis, « avec un cadencement d'une heure, sept jours sur sept », dans un premier temps pour trois ans. Un projet déjà évoqué dans nos colonnes.

Il a beaucoup été question du fameux raccordement ferroviaire de l'EuroAirport. Matthias Suhr, directeur de l'EuroAirport, a rappelé la consultation dans les Trois pays l'an passé. Kathrin Amacker, présidente de la Regio Basiliensis, a souligné les signaux au vert, côté suisse, pour le cofinancement des travaux. L'ensemble des participants a martelé que « le projet de raccordement ferroviaire constitue une contribution majeure et nécessaire afin d'intégrer le site au RER trinational et améliorer son accessibilité. »

Raccordement ferroviaire : encore plus de vols ?

La seule voix discordante a été celle de Rahel Bantzinger, représentant également le parti des Verts – contre le raccordement. « Nous n'en voyons pas les avantages. Mais nous avons une crainte : que le raccordement augmente encore le nombre de passagers et donc de vols. Parce que les aéroports de Zurich et Genève arrivent à saturation et qu'il s'agira de les délester vers Bâle-Mulhouse, qui sera plus facile d'accès avec le train... » Elle a indiqué : « S'il y a des signaux de l'EuroAirport pour une vraie réduction du bruit, alors nous pourrions discuter du train. Mais pas dans les conditions actuelles ! »

La mesure phare mise en avant par l'EuroAirport pour lutter contre les nuisances sonores serait de tester la fin des décollages (plus bruyants) après 23 h. Mais Matthias Suhr a rappelé que son établissement n'était pas seul à décider : « Les autorités doivent approuver ces mesures. Le travail a été lancé. » D'ici deux ans au plus, il devrait y avoir un feu vert de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile)...

Côté politiques, Marion Damann (côté allemand) et Christoph Brutschin (conseiller d'État de Bâle-Ville) ont reconnu qu'il y avait un problème de nuisances sonores la nuit. Il n'y avait malheureusement pas d'élus alsaciens sur le podium, le seul représentant étant Gilbert Stimpflin, président de la CCI. Avec les élus allemands et suisses, il a demandé de la patience et espère « de vrais progrès d'ici deux ans ».

« Aucune mesure contre le bruit proposée par l'EuroAirport efficace jusqu'ici »

Autre son de cloche, bien sûr, chez Rahel Bantzinger pour les riverains. « Pourquoi ce repos nocturne est-il possible ailleurs et pas ici ? » Elle souligne : « Je ne suis pas une opposante à l'EAP. Mais il y a aussi la demande légitime des riverains pour la tranquillité. » Il y a, selon elle, des études qui montrent que les nuisances nocturnes sont dangereuses pour la santé. Elles ont notamment une incidence sur les maladies cardio-vasculaires et le diabète. « Or des collaborateurs en bonne santé, c'est aussi important pour l'économie ! » Et de conclure : « Je juge une mesure d'après ses résultats. Et jusque-là, aucune mesure proposée par l'EuroAirport n'a permis de réduire les nuisances sonores. Le bruit augmente année après année... »

Et l'avenir plus lointain de l'EuroAirport ? On sait qu'en Suède par exemple, un mouvement prend de l'ampleur, celui de la « honte de prendre l'avion »... Ajoutez-y « l'effet Greta Thunberg », l'état d'urgence climatique proclamé par le Grand conseil du canton

de Bâle, etc. Est-ce le début d'un déclin ? Matthias Suhr sourit : « Je peux me poser des questions, à long terme. Mais dans les faits, quand je regarde les chiffres, 2019 devrait voir l'EuroAirport battre un nouveau record. » Il y a loin de la coupe aux lèvres... Il faudra donc, comme le souhaite Kathrin Amacker, poursuivre « le dialogue trinational en toute transparence. » Chiche ?



Dienstag, 21. Mai 2019

Podium diskutiert die Spannungsfelder um den EuroAirport Basel-Mulhouse - Die Regio Basiliensis und die Handelskammer Frankreich-Schweiz betonen die regionale und grenzüberschreitende Bedeutung des Flughafens

Am 21. Mai rückte eine Podiumsdiskussion die aktuellen Herausforderungen und Debatten um den EuroAirport Basel-Mulhouse in den Mittelpunkt. Die Regio Basiliensis, die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz und die Handelskammer Frankreich-Schweiz betonen die regionale und grenzüberschreitende Bedeutung des Flughafens. Gleichzeitig rufen sie die Akteure und Interessensvertreter der Dreiländerregion auf, sich zu den Herausforderungen wie den Fragen des Fluglärms, dem geplanten Bahnanschluss und den arbeits- und steuerrechtlichen Fragen zu verständigen.

Die Regio Basiliensis, die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz und die Handelskammer Frankreich-Schweiz nahmen am 21. Mai 2019 im Rahmen einer Diskussionsrunde die aktuellen Fragestellungen zum EuroAirport im Bereich des Betriebs, der Infrastruktur, des binationalen Wirtschaftsstandorts und der Umwelt auf.

Auf dem Podium diskutierten Christoph Brutschin, Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, Matthias Suhr, Direktor des EuroAirports Basel-Mulhouse, Gilbert Stimpflin, Präsident der CCI Grand Est, Dr. Kathrin Amacker, Präsidentin der Regio Basiliensis, Marion Dammann, Landrätin des Landkreises Lörrach und Landrätin Dr. Rahel Bänziger, Vize-Präsidentin des Schutzverbands. Moderiert wurde der Anlass von Peter Schenk, langjähriger Dreiländerkenner und Journalist der bz Basel.

Die Veranstalter betonen die Wichtigkeit des Flughafens für die Bevölkerung und Wirtschaft in der Dreiländerregion. Der binationale Flughafen als Verkehrsinfrastruktur und Wirtschaftsstandort ist ein Modellprojekt für erfolgreiche grenzüberschreitende Zusammenarbeit am Oberrhein. Der geplante Bahnanschluss zum EuroAirport ist ein wichtiger Beitrag, um den Flughafen in das Netz der trinationalen S-Bahn zu integrieren und seine Erreichbarkeit zu verbessern.

Sinnvoll ist ein grenzüberschreitender Dialog und ein nachhaltiger Prozess der Verständigung zu den aktuellen Herausforderungen und Fragen zum EuroAirport. Der Aktionsplan 2030 des EuroAirport zur Fluglärmreduktion vom April 2018 ist daher zu begrüßen, muss aber innert nützlicher Frist umgesetzt werden.

Die Regio Basiliensis ist Schweizer Partnerin für die Oberrhein-Kooperation und Kompetenzzentrum erster Wahl für Politik, Wirtschaft, Behörden, Organisationen und die Bevölkerung und setzt sich mit Ihrer Expertise für die Stärkung der trinationalen Grenzregion ein. Zudem wirkt sie als gemeinsame Aussenstelle der fünf Nordwestschweizer Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Jura und Solothurn für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Die Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz setzt sich seit 30 Jahren für eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Nordwestschweizer Kantonen sowie für die Beseitigung von teuren Doppelspurigkeiten ein.

Die Handelskammer Frankreich-Schweiz (CCI France Suisse) ist die wichtigste Institution in allen Fragen der Wirtschaftsbeziehungen zwischen den beiden Ländern. Das Dienstleistungsangebot der Handelskammer ist umfassend und beinhaltet die Vermittlung der Geschäfts- und Kundenkontakte und deckt alle relevanten Wirtschaftsbereiche im Exportgeschäft ab. Gegründet wurde die Handelskammer Frankreich-Schweiz 1894, was sie zur ältesten in der Schweiz eingerichteten Aussenhandelskammer macht.

TV



Mittwoch, 22.05.2019



Nachtflug-Sperre kommt erneut aufs Tapet

Der Allschwiler Gemeinderat fordert eine Nachtflugsperrung am EuroAirport. Dieses Anliegen erhält auch von bürgerlicher Seite Unterstützung.

Auch wenn sich die Forderung nach einer Nachtflugsperrung letzte Woche weder im Grossen Rat noch im Landrat durchsetzen konnte, ist sie noch nicht vom Tisch. Der Allschwiler Gemeinderat lancierte letzte Woche eine Petition an den Regierungsrat. Unter anderem plädiert er für eine Nachtflugsperrung am EuroAirport von 23 bis 6 Uhr. Zudem setzt er Fragezeichen hinter einen Bahnanschluss beim EuroAirport. Dieses Vorhaben müsse einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden.

Auch Bürgerliche an Bord

Über diese Reaktion des bürgerlich dominierten Gemeinderats freut sich der Allschwiler Einwohnerrat Ueli Keller (Grüne). «Es sind eigentlich im Prinzip alte Anliegen. Neu ist, dass sich der Gemeinderat dezidiert verpflichtet, aktiv zu werden und etwas zu machen», so Keller.

Unterstützung erhalten die Allschwiler Fluglärm-Gegner aus Binningen. Seine Parteikollegin, die Landrätin Rahel Bänziger stellt fest, dass das Thema Fluglärm vermehrt auf dem Radar ist. «Eine gewisse Erkenntnis, dass das nicht nur ein Luxusproblem darstellt, ist mittlerweile angekommen». Ein interfraktionelles Postulat im Binninger Einwohnerrat fordert die Unterstützung der Allschwiler Petition. Dieses wird sowohl von Rahel Bänziger als auch von Politikern quer durch alle grossen Parteien mitgetragen.

«Flughafen kann nicht einfach abends schliessen»

Christoph Brutschin, Regierungsrat und EAP-Verwaltungsrat, sieht in der Nachtflugsperrung eine schwierige Angelegenheit. Nebst Verspätungen sei die Express-Fracht ein gewichtiger Grund. Deren Landeflüge müssten in den frühen Morgenstunden von den Verteilzentren aus eintreffen. Die Logistik-Branche sei wichtig, daran hängen mehrere hundert Arbeitsplätze.

EAP-Direktor Matthias Suhr weist noch auf eine andere Hürde hin. Wie ein Bahnhof könne ein Flughafen als öffentlich-rechtliche Anstalt nicht von sich aus sagen, dass er um elf Uhr schliesst. «Deshalb müssen wir gewisse Verfahren einhalten, die nicht nur vom französischen Staat, sondern auch von der EU vorgegeben sind», sagt Suhr gegenüber Telebasel.

Wie der EuroAirport diese Probleme löst, sei ihm überlassen, finden die Kritikerinnen. Es sei aber an der Zeit, nicht bei Versprechen zu bleiben. «Entweder findet man einen Weg, um das durchzusetzen, um den Leuten entgegenzukommen mit ihren Problemen oder man focht sich um diese Sorgen und das darf nicht sein», sagt Rahel Bänziger.

Kühler Mai sorgt für mehr Flüge

Ausgerechnet zu Zeiten von Demos und Diskussionen rund um den Klimawandel und Fluglärm geht beim EuroAirport die Tendenz in eine andere Richtung. Matthias Suhr stellt momentan eine starke Nachfrage fest. Viele Passagiere wollten zurzeit dem kühlen Mai entfliehen. «Ich merke einfach einen Unterschied zwischen den Ansprüchen und dem eigenen Verhalten und den Wünschen, die man durchsetzen will», sagt Suhr. Dabei differenziert er: «Ich denke aber nicht, dass diejenigen Leute, die demonstrieren, die gleichen sind wie diejenigen, welche die grosse Nachfrage im Luftverkehr provozieren».