

EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

Autor(en): Martin H. Burckhardt

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1989

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/739db7b8-9619-4dbc-a233-8604894a23c5>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

Basel hat eine lange, in ihren Anfängen ruhmvolle Fluggeschichte.

1925 wurde in unserer Stadt die Balair gegründet, welche 1931 mit der Zürcher Fluggesellschaft Adastras zur Swissair fusionierte. Bis 1947 war die Mehrheit des Swissair-Aktienkapitals in den Händen von Basler Banken. Der Basler Flughafen befand sich bis zum Zweiten Weltkrieg auf dem «Sternfeld» bei Birsfelden. Erst nach dem Krieg ist der Flughafen Basel-Mulhouse am heutigen Standort gebaut worden.

In den folgenden 30 Jahren verlief die Entwicklung für den Basler Flughafen zunächst günstig, wurde doch ein dichtes Flugnetz für den kontinentalen Verkehr aufgebaut. So konnten in den 60er und anfangs der 70er Jahre über 20 Destinationen in Europa ab Basel-Mulhouse direkt erreicht werden.

Der Ausbau der Flughäfen Kloten und Genf zu internationalen Drehscheiben führte dann aber später dazu, dass das Netz in Basel-Mulhouse wieder abgebaut und unser Flughafen zum eigentlichen Aschenbrödel im Grossverkehrsflugwesen degradiert wurde. Im Jahre 1982 waren nur noch Zürich, Genf, London und Paris direkt erreichbar. Für alle anderen Destinationen musste der Fluggast aus unserer Region umsteigen und entsprechende Zeitverluste in Kauf nehmen.

Heute hat sich die Situation, nicht zuletzt dank der Bedienung unseres Flughafens durch die Regionalfluggesellschaft Crossair, grundlegend geändert. So sind zur Zeit gegen 40 europäische Destinationen ab Basel-Mulhouse täglich direkt erreichbar, dies neben wöchentlichen Direktflügen nach Übersee. Diese Erweiterung schlägt sich in der Zahl der Flugbewegungen nieder: 1988 zählte man in Basel 44250 Starts und Landun-

gen, und 1391827 Passagiere haben den Flughafen benützt. Auch die Fracht hat ihr Volumen auf 49286 t ausgedehnt.

Diese Zahlen zeigen, wie gross das Bedürfnis nach einem guten Flugangebot am Oberrhein ist. Sie zeigen auch deutlich, dass der Flugverkehr heute für eine Wirtschaftsregion eine Grundbedingung darstellt.

Frankreich ist – aus eigener Zielsetzung – entschlossen, Basel-Mulhouse zu einem Hauptflugstützpunkt im EG-Raum auszubauen. Dies wohl aus der Erkenntnis, dass der Wirtschaftsraum Basel-Mulhouse-Freiburg ein grosses Entwicklungspotential auf-



weist. Die Fortschritte der EG in ihren Bemühungen um ein vereinigtes Europa verstärken diese Tendenz.

Die Schweiz wird in absehbarer Zeit nicht Vollmitglied der Europäischen Gemeinschaft werden; sie wird aber jeden Weg beschreiten, der sie zur EG führt. Einer davon ist das «Europa der Regionen». Es besteht kein Zweifel darüber, dass Sissgau, Sundgau und Breisgau (d.h. NW-Schweiz, Oberrhein und Südbaden) eine europäische

Region «par excellence» bilden, und es ist für uns darüber hinaus ein grosses Glück, dass die Stadt Basel von dieser Region trotz aller Anfechtungen stillschweigend als ihr geschichtlich gegebenes Zentrum anerkannt wird.

Ein zukunftssträchtiger und sozio-ökonomisch vernünftiger Ausbau des Regionalflughafens Basel-Mulhouse zum «Euroflughafen» wird auf ganz natürlichem Wege einen Schritt in Richtung schweizerischer Integration in gesamteuropäisches Geschehen darstellen. Ein Schritt, der nicht nur für Basel, sondern für die ganze Schweiz von grosser Bedeutung sein wird.

Die Zunahme der Flugbewegungen hat dazu geführt, dass in Basel weite Kreise aus ökologischen Gründen Bedenken gegenüber den Ausbauabsichten des EuroAirports Basel-Mulhouse-Freiburg äussern. Diese Bedenken sind ernst zu nehmen; sie dürfen jedoch nicht zum Verzicht auf eine zukünftige schweizerische Beteiligung am Flughafenbetrieb führen. Ein Verzicht bedeutet in keiner

Weise, dass der Flughafen nicht ausgebaut wird. Er bedeutet lediglich, dass die Schweiz auf zukünftige Bauten und Fluglinien keinen Einfluss mehr nehmen kann und damit gerade auch bei ökologischen Fragen, die heute in einer paritätischen Kommission sehr sorgfältig erwogen werden, jede Mitsprache verliert. Frankreich hat aufgrund des jederzeit kündbaren Staatsvertrags so oder so die Möglichkeit, den Flughafen alleine, oder allenfalls in Zusammenarbeit mit Deutschland, auszubauen und zu betreiben.

Basel ist das Zentrum einer bedeutenden europäischen Wirtschaftsregion. Seine Bedeutung als Messe-, Handels- und Industriestadt und sein Ansehen als Universitäts- und Kulturzentrum können nur erhalten bleiben, wenn wir weiterhin über eine starke Wirtschaft verfügen. Diese Wirtschaft braucht eine zeitgemässe Infrastruktur, unter anderem optimale Verkehrsverbindungen. Wenn wir also Basel erhalten wollen, dann müssen wir zum EuroAirport ja sagen.

