

Basel braucht die lange Piste!

Autor(en): Walter Strasser
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1976

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/92ffb54c-a9c5-4c9e-8f90-18172120896d>

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>

Basel braucht die lange Piste!

Walter Strasser



Die Rezession im industriellen Sektor lässt uns wieder bewusst werden, dass Basels Bedeutung – die geistige und kulturelle so gut wie die wirtschaftliche – auf die zentrale Verkehrslage der Stadt begründet ist. Hier führte seit dem Mittelalter die erste Brücke über den Rhein, hier wurden Pionierleistungen auf dem Gebiet der Eisenbahn und der Flussschifffahrt erbracht. War es der starke Boom der hiesigen chemischen Industrie, der alle Kräfte absorbierte und das Interesse am Ausbau der zentralen Verkehrslage erlahmen liess? Jedenfalls erfolgte der Anschluss an die jüngeren Verkehrsmittel Auto und Flugzeug nur unter vielfachen Verzögerungen und Geburtswehen: man denke an die jahrelang im Leeren endende Hafraba oder die fast skurrilen Brückenschlag- und Brückenabbruch-Probleme am Rhein.

Auch im Luftverkehr, wo Basel bis zum Zweiten Weltkrieg gesamtschweizerisch eine führende Stellung einnahm, verpasste man den Anschluss. Zwar erfolgte nach dem Krieg das vielgerühmte und mit ebenso grosser Phantasie wie Entscheidungskraft bewirkte *Miracle de Blotzheim* – der Bau des binationalen Flughafens Basel-Mulhouse. Aber dem Wunder folgte keine Wallfahrt, sondern eher ein Dornröschenschlaf. Es fehlte in Basel das (macht-)politische Bewusstsein, das – jenseits der Rationalität – die eigentliche Motivation für Grossinvestitionen in Verkehrsanlagen abgibt. Im Gegenteil: die verunglückte Wiedervereinigung, von Basel-Stadt angenommen, von Baselland verschmäht, traf das politische Selbstbewusstsein Basels empfindlich und schuf den Nährboden für vielerlei politische Gruppierungen, für welche die Bedeutungslosigkeit Basels zur politischen Maxime wurde.

Wenn im November 1976 die Basler Stimmbürger dem 40-Millionen-Kredit für die Verlängerung der Hauptpiste des Flughafens Basel-Mulhouse zustimmten – vorerst zögernd (eine Befragung hatte ein Jahr zuvor noch 58% Gegner registriert), aber schliesslich doch mit 27704 Ja- gegen 16481 Nein-Stimmen, so darf vielleicht darin doch so etwas wie eine Trendumkehr gesehen werden. Denn es ging an jenem

Der Jumbo Jet bedarf einer langen Landebahn, wie sie die untenstehende Photo mit dem eingezeichneten Verlängerungsstück aufweist.





ersten November-Wochenende ja um mehr als ein paar hundert Meter Betonpiste – es ging um das Selbstverständnis der Basler: Basel als Stadt mit Zukunft und als regionales Zentrum, über die Landes- und (die oft schlimmeren) Kantonsgrenzen hinweg, oder Basel als ewig-gestriges Hinterland, als «sterbender Schwan», wie es ein Baselbieter Landrat so sinnig formulierte.

Dabei wirkten starke Elemente für ein Nein. Die Phalanx der Umweltschützer, zusammengefasst in der BASNU (Basler Arbeitsgemeinschaft zum Schutze von Natur und Umwelt), lief, im Rückenwind von Seveso und Kaiseraugst, gegen das Vorhaben Sturm, Arm in Arm mit den extremen Linken von POCH und PdA.

Wenn trotzdem kein einziges Stimmlokal,

weder im angeblich so fluglärmgeschädigten Basel-West noch in den Arbeiterquartieren von Kleinbasel, eine ablehnende Mehrheit aufwies, so war dies kein zweites *Miracle de Blotzheim*, sondern der Beweis dafür, dass andere emotionale Kräfte an Boden gewannen: das Selbstbewusstsein, als Basler jemand zu sein und sein zu wollen, die Abkehr vom ewigen Nein-Sagen, vielleicht auch das Bekenntnis zur partnerschaftlichen Pflicht, zusammen mit Frankreich das Wagnis des Flughafens neu einzugehen. In diesem Sinne ist das Plebiszit über den Flughafen auch ein Sieg der Regio-Idee, die in dieser Abstimmung zum ersten Male politisch evident wurde und einen Pluspunkt buchen konnte, der materiell und moralisch ins Gewicht fällt.