

# Gemeindeverbund Flugverkehr

der Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen,  
Hochwald, Oberwil, Reinach und Schönenbuch

## Einschreiben

Concertation eapbyrail  
c/o Réseau Ferré de France  
15 rue des Francs-Bourgeois  
**F-67082 Strasbourg Cedex**

## Einschreiben

Région Alsace  
Maison de la Région  
1 place Adrien Zeller  
BP 91006  
**F-67070 Strasbourg Cedex**

## Einschreiben

Flughafen Basel-Mulhouse  
Postfach 142  
**CH-4030 Basel**

### **Geschäftsführer:**

Andreas Dill  
Telefon: +41 61 486 25 56  
Telefax: +41 61 486 26 60  
E-Mail: andreas.dill@allschwil.bl.ch  
Gemeindeverwaltung  
Tiefbau/Umwelt  
Baslerstrasse 111, 4123 Allschwil

Allschwil, 19. Juni 2013

## **EuroAirport Basel-Mulhouse: Concertation zum Projekt Bahnanschluss des EuroAirports vom 6. Mai bis 20. Juni 2013 - Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport. Grand Projet Ferroviaire Grand Est Europe**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeindeverbund Flugverkehr (GVF) und die in ihm zusammengeschlossenen Gemeinden nehmen aus Anlass der öffentlichen Mitwirkung (Concertation) zum Projekt Bahnanschluss des EuroAirports, gestützt auf die anlässlich der ersten öffentlichen Informationsveranstaltung in Basel vom 6. Mai 2013 herausgegebenen Unterlagen

- Projekt-Newsletter Nr. 1
- Broschüre „Die wichtigsten Informationen über das Projekt“
- Dossier des Mitwirkungsverfahrens

wie folgt Stellung:

Der Gemeindeverbund Flugverkehr (nachfolgend GVF) nimmt erfreut zur Kenntnis, dass sich die „Commission Nationale de débat public“ CNDP für die Durchführung einer „Concertation“ entschieden und in der Person von Herrn Francois Leblond einen Anhörungsbürgen berufen hat. Den Einbezug der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung und der Gemeinden erachten wir als sehr sinnvoll und vertrauen darauf, dass den Ergebnissen der Mitwirkung in den zahlreichen Planungsstudien Rechnung getragen wird, wie dies im Projektbrief versprochen wird.

Der GVF nimmt gerne zur Kenntnis, dass sich die Projektträger dafür entschieden haben, eine Umweltverträglichkeitsstudie durchzuführen, welche sich auf das ESPOO-Abkommen abstützt und sich explizit und nachvollziehbar der Frage widmet, in welchem Masse die Bahnanbindung Auswirkungen auf den Flugverkehr resp. den Fluglärm in den flughafennahen Gemeinden hat.

Ansonsten muss festgestellt werden, dass mit der nun begonnenen Concertation wenig neue Erkenntnisse gewonnen werden konnten, welche es erlauben, das Bahnprojekt EuroAirport zu beurteilen. Noch immer bleiben viele Fragen unbeantwortet, gerade auch hinsichtlich der Finanzierung des Projekts, was im Hinblick auf den Baustart im Jahr 2015 etwas erstaunt.

### **Zielsetzungen des Bahnanschlusses**

Als Ziele des Vorhabens wird einerseits eine spürbare Verlagerung des Strassenverkehrs zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs sowie die Stärkung der Anziehungskraft der Region und die Schaffung von Arbeitsplätzen angeführt.

#### Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)

Was die Verlagerung des Strassenverkehrs zugunsten des öffentlichen Personennahverkehr betrifft, so bleiben erhebliche Zweifel an der Richtigkeit der prognostizierten Verschiebung des „Modal Split“ zugunsten des ÖV. Die Zweifel liegen darin begründet, dass der Zugang zur Bahn für einen Grossteil der Mitarbeiterschaft des Flughafens, insbesondere aus Frankreich, ungenügend ist, so dass diese weiterhin per Auto zur Arbeit fahren werden. Gegen die Prognosen sprechen auch die weiten Distanzen zwischen dem geplanten Bahnhof am EUROAIRPORT und den Arbeitsstätten. Für eine effektive Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖV sind zusätzliche Verbesserungen im ÖV- Angebot, auch innerhalb des Flughafenareals, notwendig. Es stellt sich die Frage, welche Konsequenzen es hat, wenn die prognostizierte Verlagerung zugunsten des ÖV nicht erreicht wird? Da die Verbesserung des Modal Split ein zentrales Ziel des Projekts und damit ein entscheidendes Element in der Bewilligung darstellt, erachten wir es für notwendig, dass bereits heute verbindlich Massnahmen festgelegt werden, um die definierten Ziele zu erreichen.

#### Stärkung der Anziehungskraft der Region

Der Gemeindeverbund Flugverkehr anerkennt das Bestreben des EuroAirports, seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und damit auch die Attraktivität des Wirtschaftsraumes Basel zu stärken. Es ist jedoch unklar, ob es tatsächlich lediglich um den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit oder um Wachstum geht. Die Darstellungen hierzu sind widersprüchlich. Einerseits ist von einer marginalen Steigerung der Passagierzahlen und damit des Flugverkehrs die Rede. Andererseits gibt es verschiedene Hinweise darauf, dass ein substantielles Wachstum des EuroAirports angestrebt wird. Wie im Dossier dargelegt, soll das Einzugsgebiet mit dem Bahnanschluss vergrössert und die Erreichbarkeit des EuroAirports ab Strasbourg, Baden-Württemberg und der ganzen Schweiz verbessert werden. Es geht also weniger darum, den Standort zu schützen, als darum, den EuroAirport für Fluggesellschaften attraktiv zu machen und damit in Konkurrenz zu treten mit anderen Flughäfen wie Strasbourg, Karlsruhe und Zürich (um nur die naheliegendsten aufzuzählen). Der Verweis auf das Potential von 10'000 direkten Arbeitsplätzen im angrenzenden Industriegebiet zeigt unverkennbar, dass der EuroAirport mit dem Bahnanschluss einen substantiellen Wachstumsschub anstrebt. Es geht bei diesem Projekt nicht primär um eine Verbesserung des Reisekomforts. Der Bahnanschluss wurde gewählt, da er die Lösung mit der grössten Kapazität für den Passagiertransport darstellt. Daraus lässt sich ableiten, dass die Projektträger mit dem Bahnanschluss mittelfristig eine erheblichen Steigerung der Passagierzahlen anstreben.

Unter den geschilderten Voraussetzungen erscheint die genannte Steigerung der Passagierzahlen von lediglich 170'000 unglaublich. Im Übrigen weist die Tabelle zu den prognostizierten Fluggastzahlen mit und ohne Anbindung an das Schienennetz auf Seite 13 des Mitwirkungsdossiers eine höhere Steigerung der Passagierzahlen aus.

Im Zusammenhang mit diesen Hochrechnungen stellt sich die Frage, was geschieht, wenn der Bahnanschluss entgegen den heutigen Prognosen zu einem rasanten Wachstumsschub und einer erheblichen Steigerung der Passagierzahlen und damit des Flugverkehrs führt. Diese Frage ist auch unter dem Aspekt zu betrachten, dass der EuroAirport langfristig eine direkte Anbindung an das Fernverkehrsnetz anstrebt.

Es ist zwingend erforderlich, dass das Bahnprojekt fundierte und verlässliche Angaben zur zukünftigen Entwicklung der Passagierzahlen und v.a. der Anzahl Flugbewegungen gibt. Dies ist für die Sicherung der Lebensqualität der Bevölkerung in den flughafennahen Gemeinden und für die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden essentiell.

In diesem Sinne müssen die im Rahmen dieses Bewilligungsverfahrens prognostizierten Passagier- und Flugbewegungsangaben verbindlich ausgewiesen und von den Bewilligungsbehörden für bindend erklärt werden. Ausserdem ist nach Fertigstellung des Schienenanschlusses nach einer zu definierenden Frist eine Beurteilung der grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen, insbesondere der Flugbewegungen und des Fluglärms, durchzuführen (Art. 7 des Espoo-Abkommens). Für den Fall, dass die Prognosen übertroffen werden, sind Massnahmen zur Einhaltung der Anzahl Flugbewegungen resp. der Lärmbelastungen in den flughafennahen Gemeinden zu ergreifen, welche bereits im Rahmen der Bewilligung definiert und ausgewiesen werden.

Bezüglich des prognostizierten Zuwachses der Passagierzahlen und der Flugbewegungen stellt sich für den GVF die Frage, welcher Typ von Bahnanschluss als Grundlage angenommen wird: Anbindung ans regionale Schienennetz oder der Anschluss ans französische, schweizerische und deutsche Fernverkehrsnetz. Aufgrund der Tabelle auf Seite 13 des Mitwirkungsdossiers muss davon ausgegangen werden, dass lediglich der Anschluss ans Regionalschienennetz betrachtet wird. Angesichts der Tatsache, dass die Projektträger langfristig die Direktanbindung durch Hochgeschwindigkeitszüge anstreben (Mitwirkungsdossier Seite 3), erachten wir dies als nicht zulässig; wenn die Projektträger den Anschluss ans europäische Fernverkehrsnetz explizit als Ziel definieren, so haben die Prognosen der Steigerung der Passagierzahlen und der Flugbewegungen auf dieser Grundlage (Fernverkehrsanbindung) zu erfolgen und müssen in diesem Bewilligungsverfahren ausgewiesen werden.

Hinsichtlich der angekündigten Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen vom 25. Februar 1991 (Espoo-Abkommen) halten wir ausdrücklich fest, dass zur Umweltverträglichkeitsprüfung eine Dokumentation vorzulegen ist, welche „mindestens die in Anhang II aufgeführten Angaben enthalten“ (Art. 4 Espoo-Abkommen). Die Prognosemethoden und die zugrundeliegenden Annahmen sind zusammen mit den verwendeten Umweltdaten auszuweisen (Anhang II lit.f). Es sei explizit darauf hingewiesen, dass definiert werden muss, in welchen Bereichen Massnahmen zur Reduzierung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf ein Minimum“ (Anhang II lit.e) umgesetzt werden.

Aus den oben dargelegten Feststellungen ergeben sich folgende

**Anträge**  
**an die Projektträger und die Bewilligungsbehörden in Frankreich:**

1. Es sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen, welche die Mindestanforderungen des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen vom 25. Februar 1991 erfüllt (nachfolgend Espoo-Abkommen).
2. Es seien die Auswirkungen des Bahnanschlusses in ihrer gesamten räumlichen Dimension zu untersuchen, insbesondere die Auswirkungen des Flughafen-Wachstums auf die Wohnqualität und die Entwicklungsfähigkeit der Gemeinden des GVF.
3. Es seien die Auswirkungen des Bahnanschlusses auf die Passagierzahlen und den Flugverkehr am EuroAirport für folgende zwei Szenarien zu analysieren und offenzulegen:
  - a) Bahnanschluss für den regionalen Schienenverkehr
  - b) direkter Bahnanschluss ans Hochgeschwindigkeitsnetz/Fernverkehrsnetz
4. Es seien Massnahmen zur Reduktion der negativen Auswirkungen des gesteigerten Flugverkehrs darzulegen und verbindlich festzulegen (Espoo-Abkommen Anhang II lit.e).
5. Es sei die Zahl der Flüge, Starts und Landungen über GVF-Gemeinden zu begrenzen.
6. Es seien Starts und Landungen während der Nacht zwischen 22 Uhr und 7 Uhr zu untersagen.
7. Dem GVF und seinen Gemeinden sei Akteneinsicht, insbesondere in die Dokumentation zur UVP, zu gewähren.
8. Es ist festzulegen, dass innerhalb einer zu definierenden Frist nach der Eröffnung des Schienenanschlusses eine Beurteilung der grenzüberschreitenden Auswirkungen, insbesondere der Anzahl Flugbewegungen und des Fluglärms, zu erfolgen hat.
9. Sollte dem vorangegangenen Antrag 8 nicht Folge geleistet werden, so ist den Gemeinden das Recht einzuräumen, im Falle von Fluglärmbelastungen, welche die im Rahmen dieses Bewilligungsverfahrens festgelegten Prognosen übertreffen, Beschwerde einzureichen und Massnahmen zur Reduzierung oder Beseitigung der Auswirkungen zu fordern.
10. Sollte die Anzahl Flugbewegungen mit dem Bahnanschluss die heutigen Prognosen übertreffen, sind Massnahmen zu ergreifen, um die negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Entwicklung der Gemeinden zu reduzieren.
11. Es ist gestützt auf Art. 6 Abs. 1 des Espoo-Abkommens sicherzustellen, dass bei der endgültigen Entscheidung zum Bahnanschluss das Ergebnis der UVP, einschliesslich der Dokumentation zur UVP, sowie die gemäss Artikel 3 Absatz 8 und Artikel 4 Absatz 2 dazu übermittelten Stellungnahmen und das Ergebnis der in Artikel 5 genannten Beratungen angemessen berücksichtigt werden.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Ausführungen zu dienen und bitten Sie, unseren Anträgen Folge zu leisten.

Mit freundlichen Grüssen

**Gemeindeverbund Flugverkehr**

Hans-Ulrich Zumbühl  
Vorsitz

Andreas Dill  
Geschäftsführer

Kopie an:

- Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, Regierungsrat Christoph Brutschin, Rheinsprung 16/18, 4001 Basel
- Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Bau- und Umweltschutzdirektion, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
- Finanz- und Kirchendirektion, Regierungsrat Adrian Ballmer, Verwaltungsrat EAP Rheinstrasse 33b, 4410 Liestal
- BLT Baselland Transport AG, Andreas Büttiker, Verwaltungsrat EAP, Grenzweg 1, 4104 Oberwil
- Präsidialdepartement, Regierungspräsident Dr. Guy Morin, Verwaltungsrat EAP, Marktplatz 9, 4001 Basel
- Regierungsrat Kanton Solothurn, Kanzleisekretariat, Barfüssergasse 24, 4509 Solothurn
- Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, Peter Müller, 3003 Bern
- Dr. Markus Stöcklin, BUD Basel-Landschaft, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
- Staatsministerium Baden Württemberg, Ministerpräsident Winfried Kretschmann, Richard-Wagner-Str. 15, 70184 Stuttgart (D)
- Regierungspräsidium Freiburg, Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer, 79083 Freiburg i. Br.