



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Staatskanzlei
Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Telefon +41 (0)61 267 85 62
Telefax +41 (0)61 267 85 72
E-Mail staatskanzlei@bs.ch
Internet www.bs.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Basel, 22. August 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 20. August 2012

Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil IIIC – Objektblatt Flughafen Basel-Mulhouse

Sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 22. Mai 2012 haben Sie uns eingeladen, zum Entwurf des als Teil des Sachplans des Bundes zur Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festzulegenden Objektblatts für den Flughafen Basel-Mulhouse Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit und äussern uns gerne wie folgt.

Der Entwurf des SIL-Objektblatts für den Flughafen Basel-Mulhouse (in der Folge SIL-Objektblatt EAP und EuroAirport) spiegelt weitgehend die Festlegungen, die bereits auf Stufe des SIL-Konzeptteils getroffen worden sind und ist kongruent zu den seit langem bestehenden Planungsgrundlagen und -szenarien für den Flughafen Basel-Mulhouse. Er wurde mit den zuständigen Fachstellen unseres Kantons auch bereits in der Vorphase grundsätzlich abgestimmt. Insofern können wir dem Entwurf unter Vorbehalt der folgenden drei Aspekte zustimmen.

1. Zweckbestimmung

Nach den Festlegungen des SIL-Konzeptteils, denen seinerzeit seitens unseres Kantons zugestimmt worden ist, soll sich der EuroAirport als Flughafen mit Fokus auf die Region – wie der Flughafen Genf – entsprechend seiner tri- bzw. binationalen Funktion auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr ausrichten. Demgegenüber ist der Flughafen Zürich als der Interkontinental-Hub der Schweiz bezeichnet.

Diese Zweckbestimmung hat für uns unverändert Gültigkeit. Aufgabe des EuroAirport ist die Anbindung der Region Nordwestschweiz, Oberelsass, Südbaden an die europäischen Wirtschafts- und Kulturzentren sowie die grossen europäischen Interkontinental-Hubs, wie

Frankfurt, Paris oder London, und zudem die Bereitstellung eines der regionalen Nachfrage entsprechenden Angebots an Ferienflügen.

Die Festlegungen des Entwurfs des SIL-Objektblatts EAP, wonach der EuroAirport ein binationaler Flughafen mit trinationaler Bedeutung sein und sich im Interesse des Wirtschaftsstandorts Schweiz und der Region Basel nachfrageorientiert entwickeln können soll, entsprechen zwar grundsätzlich den Formulierungen des SIL-Konzeptteils. Im Zusammenhang mit der von Bundesseite gerade auch im Zuge der anhaltenden Diskussionen zu den Perspektiven des Flughafens Zürich postulierten Stärkung der Verkehrsverteilung zwischen den Landesflughäfen möchten wir aber deutlich klarstellen, dass aus Sicht des Kantons Basel-Stadt der EuroAirport vorrangig regionalen Bedürfnissen zu dienen hat. Wenngleich der EuroAirport seine Rolle als dritter Landesflughafen spielen und dazu im Sinne einer nationalen Funktion einen Beitrag an die Luftverkehrsversorgung des Raumes Nordwestschweiz bis Mittelland leisten soll, muss die Entwicklung des EuroAirport eigenständig erfolgen und von den Bedürfnissen des Standorts her abgeleitet werden. Szenarien dergestalt, dass unter dem Titel Verkehrsverteilung Probleme im Betrieb anderer Flughäfen durch einseitige (Lasten-)Verlagerung nach Basel gelöst werden sollen, lehnen wir strikt ab. Die drei Landesflughäfen operieren organisatorisch gänzlich unabhängig, und es gibt keinen Grund, daran etwas zu ändern. Wir sind unmissverständlich der Auffassung, dass der EuroAirport nicht auch die zusätzliche Funktion eines Überlaufs für Flugbewegungen hat, die man an anderen Flughäfen nicht will.

Wir beantragen daher die **Änderung von Ziffer 1 der Festlegungen „Zweckbestimmung“** wie folgt (Ergänzungen und Streichungen gegenüber der Entwurfsfassung markiert):

- Abs. 1 (Status: Festsetzung):

Der Flughafen Basel-Mulhouse ist ein Landesflughafen. Als Teil des nationalen und internationalen Luftverkehrssystems soll er seine tri- bzw. binationale Funktion weiterhin erfüllen und eine entsprechend leistungsfähige Infrastruktur bereitstellen, wobei er sich auf den Europaluftverkehr und ergänzend auf regional erforderliche Interkontinentalflüge ausrichten soll. Priorität hat der flugplanmässige Linien- und Charterverkehr.

- Abs. 2 (Status: Festsetzung)

Der Flughafen soll sich im Interesse ~~des Wirtschaftsstandortes Schweiz~~ und der Region Basel nachfrageorientiert entwickeln können und so zum Wirtschaftsstandort Schweiz beitragen. Er soll die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Passagier- und Frachtverkehr abdecken, soweit die dazu notwendige Kapazität im Rahmen der nachfolgenden Bestimmungen bereitgestellt werden kann.

2. Gebiet mit Lärmauswirkungen

Den Lärmberechnungen werden insgesamt 147'000 Flugbewegungen pro Jahr zugrunde gelegt. Dabei geht man im Jahr 2020 von jährlich rund 102'000, bis ins Jahr 2030 von jährlich rund 113'000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr aus. Die Raumplanung unseres Kantons wie auch unseres Nachbarkantons richtet sich bezüglich der Richtplanung als

auch bezüglich der kommunalen Nutzungsplanung auf dieses Potenzial von jährlich 147'000 Flugbewegungen aus. Dies wird bereits heute stark kritisiert, wie zahlreiche Mitwirkungen der (lärm-)betroffenen Bevölkerung zum vorliegenden Entwurf des SIL-Objektblatts EAP zeigen.

Aufgrund dieser Ausgangslage mit gemäss Nachfrageprognose ca. 113'000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr bis ins Jahr 2030, d.h. bis zum ungefähren Ablauf des vorgesehenen Objektblatts mit einem Zeithorizont von rund 20 Jahren, erachten wir es im heutigen Zeitpunkt nicht als gerechtfertigt, wenn unter Ziffer 3 der Festlegungen als Vororientierung ein eventueller Ausbau des Pistensystems in Form einer zweiten Nord-Süd-Piste aufgenommen wird.

Zwar wird ausgeführt, dass als Voraussetzung für die Realisierung einer solchen Parallelpiste auf schweizerischer Seite eine neue Lärmberechnung durchgeführt und das vorliegende Objektblatt angepasst werden müsste. Wir sind hier allerdings klar der Ansicht, dass der Hinweis auf eine Parallelpiste mit Blick auf die absehbare Entwicklung des Flughafens unnötig und unangebracht ist. Derzeit und auch längerfristig besteht kein Bedarf an einer zweiten Nord-Süd-Piste. Die gegebene Pistenkapazität des EuroAirport wird auch auf einen längeren Horizont ausreichen, die erwarteten Verkehrsmengen abzuwickeln. Die Erwähnung einer Parallelpiste im SIL-Objektblatt führt lediglich dazu, bestehende Widerstände gegen den Betrieb des Flughafens zu verstärken und die grundsätzlich gute Akzeptanz zu schwächen, was weder im Interesse der Standortkantone noch im Interesse des Bundes liegt.

Wir beantragen daher, im Objektblatt für den Flughafen Basel-Mulhouse auf eine Erwähnung einer eventuellen zweiten Nord-Süd-Piste am besten ganz, in jedem Fall aber unter den Festlegungen zu verzichten. Die entsprechende **Vororientierung in Ziffer 3 Abs. 2 der Festlegungen ist ersatzlos zu streichen**. Dies auch, weil es sich hier nicht um eine raumwirksame Tätigkeit handelt, welche sich im Zeithorizont des vorliegenden Objektblattes realisieren könnte oder müsste (vgl. Art. 5 Abs. 2 lit. c RPV).

3. Landseitiger Verkehrsanschluss (Schienenanschluss)

Grundsätzlich unterstützen wir das im Entwurf des SIL-Objektblatts aufgenommene Vorhaben zur Anbindung des EuroAirport an den Schienenverkehr. Eine Verlagerung des heute primär über die Strasse erfolgenden landseitigen Zubringerverkehrs auf die Schiene begrüssen wir ebenso wie eine Verbesserung in der Erreichbarkeit des Flughafens.

Im Sinne unserer obigen Ausführungen zur Zweckbestimmung des EuroAirport teilen wir aber nicht die Haltung des Bundes, dass ein Schienenanschluss vor allem als Voraussetzung für eine verstärkte Verkehrsverteilung zwischen den Landesflughäfen entwickelt werden soll und daher die Anbindung an das schweizerische Fernverkehrsnetz im Vordergrund steht. Im Sinne der regionalen Fokussierung des EuroAirport steht für uns vielmehr die Einbindung in das Regionalverkehrssystem des Raumes Nordwestschweiz / Elsass / Südbaden im Vordergrund und nicht die direkte Verbindung zu anderen Landesflughäfen. Dies erforderlichenfalls auch im konkreten Konkurrenzfall zum Fernverkehr. Daher können wir der Argumentation in den Erläuterungen im Entwurf des SIL-Objektblatts EAP, eine „Beschrän-

kung auf den Regionalverkehr würde der Funktion des EAP als Landesflughafen nicht gerecht“, nicht folgen.

An dieser Stelle weisen wir im Übrigen auch auf die Festlegung 8 des SIL-Konzeptteils (Abschn. III B1) hin, die bezüglich des Anschlusses der Landesflughäfen an den öffentlichen Landverkehr besagt: „Wichtig sind vor allem genügende, schnelle und direkte Bahnverbindungen aus und zu den Einzugsgebieten der Flughäfen“. Diese Aussage, welche auch Vorgabe für das vorliegende Objektblatt sein muss, teilen wir vollauf. Einzugsgebiet für den Flughafen Basel-Mulhouse ist die trinationale Agglomeration Basel.

Dass – wie es gegenwärtig auch in den Planungen geschieht – bauliche und planerische Optionen offen gehalten werden, damit an einem künftigen Flughafenbahnhof der Halt auch von Fernverkehrszügen (woher auch immer) nicht verunmöglicht wird, können wir grundsätzlich unterstützen.

Wir beantragen daher eine **neue Formulierung von Ziffer 5 der Festlegungen „Landseitiger Verkehrsanschluss“** wie folgt:

- Abs. 1 (Status: Festsetzung):
Der Flughafen ist landseitig an das Schienennetz anzuschliessen.
- Abs. 2 (Status: Festsetzung):
Ein Bahnanschluss soll insbesondere zur besseren Aufgabenteilung zwischen Schiene und Strasse beitragen und langfristig eine gute Erreichbarkeit des Flughafens sicherstellen.
- Abs. 3 (Status: Festsetzung):
Kurz- bis mittelfristige Lösungen für den Bahnanschluss sind – sofern aus Kostengründen verhältnismässig – so auszugestalten, dass langfristig auch direkte Fernverkehrsanschlüsse möglich sind.

Die Streichung des Passus, dass der Bahnanschluss Voraussetzung für die Zusammenarbeit und sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen sei, ist für uns auch deswegen notwendig, weil die festgesetzten Festlegungen im SIL-Objektblatt EAP auch für die kantonalen und kommunalen Behörden Verbindlichkeit haben, was bezüglich der besagten Formulierung inakzeptabel ist. Dies gilt im Übrigen auch für die entsprechenden Erläuterungen im SIL-Objektblatt (Seite 6 Mitte), wo dargelegt wird, ein direkter Fernverkehrsanschluss diene langfristig einer Entlastung der an die Kapazitätsgrenzen stossenden Landesflughäfen Zürich und Genf.

Wir beantragen daher im Weiteren eine **geänderte Formulierung in den Erläuterungen des SIL-Objektblatts EAP, Abschnitt „Landseitiger Verkehrsanschluss“** (Seite 6) wie folgt (Ergänzungen und Streichungen gegenüber der Entwurfsfassung markiert):

„... Aus luftfahrtpolitischer Sicht ist langfristig auch ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz wichtig. ~~Priorität hat die direkte Verbindung mit dem Flughafen Zürich. Ein solcher Anschluss steigert die Attraktivität des Flughafens und dient einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Landesflughäfen Zürich und Genf.~~ Zusätzlich, entlastet er das Strassennetz und leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Sicherstellung der landseitigen Erreichbarkeit des Flughafens. ~~Ein Schienenanschluss des Flughafens, der sich auf den Regionalverkehr beschränkt, würde der Funktion des Flughafens Basel-Mulhouse als Landesflughafen langfristig nicht gerecht. ...“~~

Schliesslich erlauben wir uns noch folgende eher redaktionelle Hinweise.

- Auf der Seite 1 des Objektblatts wird die Verkehrsleistung ohne Einheit (Flugbewegung) angegeben. Die Erläuterung findet sich erst auf der letzten Seite unter Begriffserklärung. Dies erschwert allenfalls die Lesbarkeit. Es wäre sinnvoll, direkt am Anfang die Einheit der Verkehrsleistungen einzuführen.
- Auf Seite 3 wird im letzten Absatz des Abschnitts „Stand der Planung und Koordination“ ausgeführt, die „Machbarkeit und Finanzierung eines ... Bahnanschlusses [des Flughafens Basel-Mulhouse] werden derzeit geprüft“. Diese Formulierung ist allerdings veraltet. Nach unserem Verständnis ist die Machbarkeit eines Bahnanschlusses des EuroAirport durch die Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2003 sowie die jetzt abgeschlossenen Vor- und Variantenstudien bereits ausreichend geprüft und belegt. Aktuell noch offen ist die Frage der Finanzierung. Der Text sollte entsprechend angepasst werden.

Wir hoffen, dass Ihnen unsere Ausführungen dienen und bitten Sie, unseren Anträgen, die denen des Regierungsrats des Kantons Basel-Landschaft entsprechen, Folge zu leisten. Gerne sind wir auch bereit, unsere Anliegen näher mit Ihnen zu erörtern.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Kopie:

- Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal
- Regierungsrat des Kantons Solothurn, Rathaus, Barfüssergasse 24, 4509 Solothurn
- Herrn Jürg Rämi, Direktor Flughafen Basel-Mulhouse, 4030 Basel-Flughafen