

# Sachplan birgt viel Zündstoff

EuroAirport soll mit direktem Bahnanschluss die Landesflughäfen Zürich und Genf entlasten

Von Peter Schenk

**Basel.** So deutlich ist es offiziell noch nie gesagt worden. Während die Verantwortlichen des EuroAirport (EAP) in den letzten Jahren regelmässig dementierten, dass der EAP Flugverkehr von Zürich aufnehmen solle, hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ebendies in seinen Langfristplanungen für den Flughafen als Ziel formuliert.

So heisst es im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), den das BAZL letzte Woche in Basel vorstellte und der die Entwicklung bis 2030 skizziert, wörtlich zum geplanten Bahnanschluss des EAP: «Aus luftfahrtpolitischer Sicht ist langfristig ein direkter Anschluss an das Schweizer Fernverkehrsnetz wichtig.» Priorität habe die direkte Anbindung mit dem Flughafen Zürich.

## Verkehr sinnvoll verteilen

«Ein solcher Anschluss steigert die Attraktivität des Flughafens und dient einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Landesflughäfen Zürich und Genf.» So sollten die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit und eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen geschaffen werden.

Der SIL bestätigt eine weitere Befürchtung der Fluglärmgegner, die sich in der Vergangenheit überzeugt gezeigt hatten, der Bahnanschluss solle nicht nur regionale Bedeutung erhalten. So heisst es schwarz auf weiss im SIL: «Im Sachplan Verkehr ist die Priorität des Schienenanschlusses des Flughafens Basel-Mulhouse an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz als sehr hoch eingestuft.» Und weiter: «Ein Schienenanschluss, der sich auf den Regionalverkehr beschränkt, würde der



**EuroAirport.** Bahnanschluss als Zankapfel. Foto Henry Muchenberger

Funktion des Flughafens Basel-Mulhouse als Landesflughafen langfristig nicht gerecht.»

Der Basler EVP-Grossrat Christoph Wydler reagierte in einer Interpellation mit dem Titel «Wird Basel doch zum Überlaufgefäss von Zürich?» auf den SIL. So habe der Regierungsrat den EAP in der Vergangenheit immer als «Flughafen für die Region» definiert. Das SIL-Objektblatt beschreibe aber eine nationale Aufgabenstellung. «Offenbar soll der EAP zur Entlastung des Flughafens Zürich beitragen, indem der anfallende Luftverkehr besser auf die Flughäfen verteilt wird. Dies führte zu einer starken Zunahme der Flugbewegungen mit allen entsprechenden negativen Folgen für die Bevölkerung der Region. Wydler fragt deshalb den Regierungsrat an, «ob er an seiner Aussage, der EAP habe ausschliesslich der Region zu dienen, festhält und ob er sich dem Bund dementsprechend zu äussern gedenkt».

Im Sachplan ist ausserdem festgehalten, dass die Franzosen in ihrer langfristigen Planung für die Gebiete mit Lärmauswirkungen durch den Flughafen

die Möglichkeit vorsehen, eine dritte Piste zu bauen – sie würde parallel zur bestehenden Piste 15-33 entstehen. Das hätte auch Auswirkungen auf die Schweiz.

## In Genf nur eine Piste

Ein weiteres Zitat aus dem SIL: «Als Voraussetzung für die Realisierung einer solchen Parallelpiste müsste auf schweizerischer Seite eine neue Lärmberechnung durchgeführt und das vorliegende Objektblatt entsprechend angepasst werden.» Und an anderer Stelle: «Ein Ausbau des Pistensystems, wie er im Staatsvertrag erwähnt und in der langfristigen Planung von Frankreich enthalten ist, setzt eine Überprüfung, allenfalls Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkung voraus.»

Der SIL geht von jährlich 147 000 Flugbewegungen auf dem EAP aus, im Jahr 2011 gab es rund 87 000. Bei der Vorstellung des Objektblatts letzte Woche in Basel verwiesen die BAZL-Verantwortlichen darauf, dass Genf derzeit mit einer Piste jährlich 170 000 Flugbewegungen abwickle, der Bau einer Parallelpiste also deshalb nicht zwingend

sei. Die Franzosen scheinen das allerdings anders zu sehen. So heisst es im SIL, dass ihre langfristigen Überlegungen auf einem System mit einer dritten Piste und einer jährlichen Bewegungszahl von 149 000 basiert.

Für den Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mulhouse erlaubt der SIL dem EAP ein nahezu unbegrenztes Wachstum. Er befürchtet, dass «etwa Nachtflüge, die seit 2011 in Zürich verboten sind, Aufnahme im zukünftigen Flugplan des EAP finden. Das SIL ist für den Schutzverband ein Horrorszenario, das zu mehr Fluglärm, weniger Lebens- und Wohnqualität, aber auch zu einer Gesundheitsgefährdung der betroffenen Bevölkerung führt.»

## Planungssicherheit trifft nicht zu

Kritisch hat sich auch der Gemeindeverbund Flugverkehr, in dem elf Gemeinden organisiert sind, zum SIL geäussert. Er beanstandete, dass die vom SIL versprochene Planungssicherheit für die Zukunft für die Gemeinden nicht zutreffe, da ihre Entwicklungsmöglichkeiten zum Teil erheblich eingeschränkt würden, «wie zum Beispiel in Allschwil, wo aufgrund des Flughafens im kantonalen Richtplan eine Siedlungsbegrenzungslinie die weitere Gemeindeentwicklung limitiert».

Unerwartete Unterstützung erhalten die Fluglärmgegner durch die Wirtschaftslage. Ein Argument für den Bahnanschluss sind die vielen Jobs auf dem EAP. Die aber nehmen ab. Erst kürzlich kündigte Lufthansa Technik den Abbau von rund 220 Arbeitsplätzen an, letzte Woche folgte Jet Aviation mit 300, nachdem der Betrieb bereits auf Ende 2011 300 Angestellte entliess.

[www.sachplan.baz.ch](http://www.sachplan.baz.ch)

ANZEIGE

