

Auch die Schweizer dürfen mitreden

Euro-Airport-Bahnanschluss Franzosen wollen trinationales Umweltverträglichkeitsverfahren

VON PETER SCHENK

Die Inbetriebnahme des Bahnanschlusses zum Euro-Airport (EAP) ist für 2018 bis 2020 geplant. Die sechs Kilometer lange Neubaustrecke führt direkt zum Terminal und soll umgerechnet 270 Millionen Franken kosten. Der Bahnanschluss ist umstritten: Die Anwohnerverbände aus dem Elsass und der Nordwestschweiz befürchten mehr Verkehr und Fluglärm.

Im Rahmen einer grenzübergreifenden Umweltverträglichkeitsprüfung, nach der sogenannten Espoo-Konvention (siehe Box), werden sie Gelegenheit erhalten, sich zum Vorhaben zu äussern. Dies teilte kürzlich die französische Commission nationale du débat public (Cndp) in ihrer Stellungnahme zu einem Antrag der elsässischen Gemeinde Hegenheim mit. Letztere hatte bei der Kom-

«Die Schweiz kann entscheiden, ob sie teilnehmen will. Sie kann, muss aber nicht.»

**Adrian Aeschlimann,
Bafu-Mediensprecher**

mission ein noch weitergehendes Verfahren, einen «débat public», zum Bahnanschluss, gefordert.

Den Antrag auf den «débat public» lehnte die Cndp ab, forderte aber das französische Bahninfrastrukturunternehmen «Réseau Ferré de France» und den EAP als Bauherren auf, die erwähnte Umweltverträglichkeitsprüfung aufzulegen. Die Kommission kündigte ferner an, dass sie «eine unabhängige Persönlichkeit» ernennen werde, dessen Aufgabe es sein wird, den guten Verlauf des Verfah-



Der Bahnanschluss soll bis an den Terminal führen. Anwohner befürchten mehr Fluglärm EMANUEL FREUDIGER

■ MITWIRKUNG: STELLUNG NEHMEN, ABER NICHT VERHINDERN

Eine **Umweltverträglichkeitsprüfung** im Rahmen von Espoo dauert laut der französischen Kommission Cndp zwei bis zweieinhalb Monate. Verantwortlich dafür sind die Bauherren unter der Oberaufsicht der Kommission. Vorgesehen sind öffentliche Informationsveranstaltungen, Ausstellungen, eine

auch auf Deutsch übersetzte Internetseite und regelmässige Publikationen. **Das Espoo-Abkommen** besteht seit 1991 und **wurde 1996 von der Schweiz ratifiziert**. Nach der Stellungnahme des Bafu wird das Dossier an die betroffenen Kantone weitergeleitet, äussern können sich auch Gemeinden und Ver-

bände. Allerdings räumt das Verfahren ihnen nicht die Möglichkeit ein, das Projekt zu verhindern. Frankreich muss die Stellungnahmen aus der Schweiz aber zur Kenntnis nehmen und bei seiner Entscheidung berücksichtigen. Laut Euro-Airport wird eine Anhörung in voraussichtlich anderthalb Jah-

ren stattfinden, nach den Studien zum Vorprojekt. Vorher gibt es noch eine Konzeptionsphase, die genauen Modalitäten seien in der Vorbereitung. Die Espoo-Konvention wurde bereits bei der Einführung des **Instrumentenlandessystem ILS** auf der Piste 34 des Euro-Airports angewandt. (PSC)

rens zu garantieren.

Durchführung sehr fraglich

Als «sehr positiv» bewertete Anton Lauber, Präsident des «Forum Flughafen nur mit der Region», die Entscheidung der Franzosen. In ihrer Stellungnahme zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) hätten die Fluglärmverbände das Verfahren nach Espoo bereits gefordert. Skeptischer ist Madeleine Göschke, Präsidentin des Schutzverbands: «Dass diese Prüfung durchgeführt wird, ist leider sehr fraglich, obwohl sie durch internationales Recht vorgeschrieben ist.»

In Bern hat man noch nichts entschieden, teilt das Bundesamt für Umwelt (Bafu) mit, das mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) für die Espoo-Verfahren zuständig ist: «Wir werden prüfen, ob das französische

Projekt in Bezug auf die Umwelt bedeutende Auswirkungen auf Schweizer Gebiet hat», so Bafu-Mediensprecher Adrian Aeschlimann. Erst müsse das Projekt gemeldet werden. «Die betroffene Partei, also in diesem Fall die Schweiz, kann dann entscheiden, ob sie am Verfahren teilnehmen will. Sie kann, muss aber nicht.»

Patricia Schillinger, Maire von Hegenheim, ist zwar persönlich für den Bahnanschluss, findet es aber wichtig, dass ein Mitwirkungsverfahren organisiert wird. «Es gibt Ängste in der Bevölkerung vor mehr Fluglärm.»

Ähnlich wie Jacques Finck, Vizepräsident des elsässischen Fluglärmverbands Adra, kann Schillinger sich eine Art Deal vorstellen: Ja zum Bahnanschluss, wenn die gleiche Nachtflugsperrung von 23 Uhr bis 6 Uhr

wie in Zürich eingeführt wird. Finck fordert ausserdem eine Beschränkung der Flugbewegungen: «Unter diesen Bedingungen könnten wir uns einen Bahnanschluss vorstellen.»

Eine Million mehr Passagiere

Die Anwohnerverbände fürchten, dass mit dem Bahnanschluss der Zürcher Flughafen entlastet werden soll. Finck geht von 300 000 oder mehr jährlichen Passagieren aus. Madeleine Göschke ist überzeugt, dass es noch mehr werden, zumal in einigen Jahren «der defizitäre Flughafen Strassburg geschlossen werden soll.» Insgesamt gebe das eine Million mehr Passagiere: «Das geht nicht ohne mehr Fluglärm.»

Vivienne Gaskell, EAP-Mediensprecherin, betont hingegen, dass

der Bahnanschluss in erster Linie ein Nahverkehrsprojekt sei. Laut einer Verkehrsstudie von 2010-2011 werde es jährlich nur 170 000 zusätzliche Fahrgäste geben. Sie verweist darauf, dass es keinen direkten Zusammenhang zwischen Anzahl der Flugbewegungen und Passagierzuwachs gebe. Aufgrund des Einsatzes von grösseren Flugzeugen mit besserer Auslastung habe es 2011 bei fünf Millionen Passagieren 87 500 Flugbewegungen gegeben. 2003 seien es für 2,5 Millionen Passagiere 88 000 Flugbewegungen gewesen.

Ein Gegengeschäft Nachflugsperrung-Bahnanschluss schliesst sie aus: «Eine Ausweitung der Nachtruhe hätte deutlich negative Effekte auf unsere Geschäftsfelder wie zum Beispiel die Expressfracht.»