



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.5166.02

WSU / P125166  
Basel, 20. Juni 2012

Regierungsratsbeschluss  
vom 19. Juni 2012

## **Interpellation Nr. 51 Christoph Wydler betreffend die Auswirkungen des Sachplan Infrastruktur Luftfahrt des EuroAirports: Wird Basel doch zum Überlaufgefäss von Zürich?** (Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 6. Juni 2012)

„In den Grundlagenpapieren des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (Teil IIIB1) wird die Aufgabe des Euroairports als „Flughafen für die Region“ definiert. Er soll sich „entsprechend seiner tri- bzw. binationalen Funktion auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr ausrichten“. Der Regierungsrat hat sich in der Vergangenheit immer und wiederholt hinter diese Zielsetzung gestellt.

Das soeben aufgelegte SIL-Objektblatt für den Euroairport beschreibt nun allerdings eine nationale Aufgabenstellung. Einerseits fehlt die erwähnte regionale Zweckbestimmung. Andererseits soll ausdrücklich festgelegt werden, dass mit einem direkten Schienenanschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz „die Voraussetzungen für eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen geschaffen werden“ sollen. Offenbar soll der EAP zur Entlastung des Flughafens Zürich beitragen, indem der anfallende Luftverkehr besser auf die Flughäfen verteilt wird. Dies führte zu einer massiven Zunahme der Flugbewegungen mit allen entsprechenden negativen Folgen für die Bevölkerung der Region.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an,

- wie er sich zu dieser neuen Festlegung stellt,
- ob er bei seiner Aussage, der EAP habe ausschliesslich der Region zu dienen, festhält
- und ob er sich gegenüber dem Bund dementsprechend zu äussern gedenkt.

Christoph Wydler“

### *Vorbemerkung*

Der Interpellant stellt in seinem Vorstoss richtigerweise fest, dass der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) des Bundes in seinem Konzeptteil, den der Bundesrat im Oktober 2000 verabschiedet hat, die Funktion des EuroAirport als Flughafen mit Fokus auf die Region definiert. Die Zielsetzung, dass sich der EuroAirport – wie der Flughafen Genf – entsprechend seiner tri- bzw. binationalen Funktion auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr ausrichten soll, wurde vom Regierungsrat in der Vorphase der Festlegung des SIL-Konzeptteils mehrfach gefordert. Sie hat für den Regierungsrat auch heute noch unverändert Gültigkeit. Die Zweckbestimmung des EuroAirport liegt für ihn in der Anbindung der Region an die europäischen Wirtschafts- und Kulturzentren sowie die grossen europäischen Interkontinen-

tal-Hubs, wie Frankfurt, Paris oder London, und zudem in einem der regionalen Nachfrage entsprechenden Angebot an Ferienflügen.

Das nun vom Bund in die öffentliche Anhörung gegebene SIL-Objektblatt für den EuroAirport ist eine Folge der seinerzeitigen konzeptionellen Festlegungen. Hier liegt der Interpellant nach Meinung des Regierungsrats nicht richtig, wenn er vermutet, dass der Bund mit dem SIL-Objektblatt eine andere Zweckbestimmung einführen wolle. So hält auch der Entwurf des SIL-Objektblatts fest, dass der EuroAirport ein binationaler Flughafen mit trinationaler Bedeutung ist. Dies entspricht der nach wie vor gültigen Formulierung des SIL-Konzeptteils. Auch die Feststellung, dass der EuroAirport als Landesflughafen mit Genf und Zürich den Kern der schweizerischen Luftfahrtinfrastruktur bildet, ist bereits im SIL-Konzeptteil enthalten. In den Festlegungen des Objektblatt-Entwurfs wird dies unter Ziffer 1 bestätigt, wenn es heisst: „Der Flughafen Basel-Mulhouse ist ein Landesflughafen. Als Teil des nationalen ... Luftverkehrssystems soll er seine trinationale Funktion weiterhin erfüllen ... Der Flughafen soll sich im Interesse des Wirtschaftsstandorts Schweiz und der Region Basel nachfrageorientiert entwickeln können“. Der Entwurf des SIL-Objektblatts führt zudem aus: „Die Festlegungen im vorliegenden Objektblatt stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL zu den Landesflughäfen“.

In Ziffer 5 der Festlegungen des SIL-Objektblatts fordert der Bund die landseitige Anbindung des EuroAirport an das Schienennetz. Aus Optik des Bundes soll damit eine „Voraussetzung für eine Zusammenarbeit und eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen geschaffen werden“. Auch diese Formulierung ist bereits im Konzeptteil des SIL enthalten. Dort heisst es in den Festlegungen (SIL-Konzeptteil III B1): „Die Landesflughäfen sollen untereinander zusammenarbeiten und die sich bietenden marktwirtschaftlichen Möglichkeiten für eine sinnvolle Verkehrsteilung nutzen.“ Der Bund erläutert dazu: „Eine bessere Verteilung der Flüge [auf die Landesflughäfen] unter Berücksichtigung der betrieblichen Rahmenbedingungen ist zu befürworten. Zu diesen Rahmenbedingungen gehört aber beispielsweise, dass eine Luftverkehrsdrehscheibe gerade bedingt, dass sich der Verkehr an einem bestimmten Punkt konzentriert, was die Verlegungsmöglichkeiten deutlich einschränkt.“

Der Regierungsrat hatte sich schon bei der Entstehung des SIL-Konzeptteils kritisch zu den Überlegungen des Bundes bzgl. Verkehrsverteilung ausgesprochen. Dies gilt auch noch heute: wenngleich er der Meinung ist, dass 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, bleibt für den Regierungsrat der regionale Fokus des Flughafens. Er lehnt es nach wie vor ab, dass Probleme im Betrieb der anderen Landesflughäfen, namentlich im Fall der eigenverursachten Problematik in Zürich, durch einseitige Verlagerung nach Basel gelöst werden sollen. Diese Haltung hat der Regierungsrat erst kürzlich gegenüber der Vorsteherin des UVEK nochmals klar zum Ausdruck gebracht; er wird dies in seiner Stellungnahme zum Entwurf des SIL-Objektblatts für den EuroAirport erneut tun.

An dieser Stelle kann ausserdem darauf hingewiesen werden, dass der Regierungsrat sich ebenso ablehnend zur Frage einer allfälligen zweiten Nord-Süd-Piste am EuroAirport äussern wird. Zwar werden hierzu im SIL-Objektblatt keine Festlegungen getroffen. Die Parallel-Piste wird dennoch erwähnt, weil sie – primär aus Gründen der Raumsicherung und schon seit langem – Bestandteil französischer Planwerke ist. Für den Regierungsrat ist klar, dass derzeit und auch längerfristig kein Bedarf an einer solchen zweiten N-S-Piste besteht und die Pistenkapazität des EuroAirport auch auf einen längeren Horizont ausreicht.

Damit beantworten wir die Fragen des Interpellanten konkret wie folgt:

*1. Wie stellt sich der Regierungsrat zu der neuen Festlegung des SIL-Objektblatts?*

Wie dargelegt, geht der Regierungsrat nicht davon aus, dass der Bund mit den Festlegungen im Entwurf des SIL-Objektblatts für den EuroAirport eine gegenüber dem nach wie vor gültigen SIL-Konzeptteil veränderte Zweckbestimmung des EuroAirport festlegt.


*2. Hält der Regierungsrat an seiner Aussage fest, der EAP habe ausschliesslich der Region zu dienen?*

Der Regierungsrat hält daran fest, dass der EuroAirport als Flughafen für die Region weiterentwickelt werden soll.

*3. Gedenkt sich der Regierungsrat gegenüber dem Bund dementsprechend zu äussern?*

Der Regierungsrat wird sich dem Bund gegenüber bei seiner Stellungnahme zum Entwurf des SIL-Objektblatts für den EuroAirport im Sinne der oben dargelegten Haltung äussern und auf der eigenständigen Entwicklung des EuroAirport mit seiner primär regionalen Zweckbestimmung beharren. Er wird auch in Zukunft Planung ablehnen und verhindern, die auf die Etablierung des EuroAirport als Ausweichflughafen für Zürich abzielen. Dies gilt auch im Zusammenhang mit der geplanten Realisierung eines Schienenanschlusses des EuroAirport.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin