

SCHUTZ VERBAND

DER BEVÖLKERUNG
UM DEN FLUGHAFEN
BASEL-MÜLHAUSEN

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

Reinach, 24. Mai 2013

Concentration „eapbyrail“ Meinungsäusserung des Schutzverbandes

Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen dankt für die Möglichkeit der „Meinungsäusserung“ zum Bahnanschluss des EuroAirports und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Mehr Flugverkehr, mehr Fluglärm

In der ersten Fassung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des BAZL für den EAP steht wörtlich: „Der Bahnanschluss steigert die Attraktivität des Flughafens und dient einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Flughäfen Zürich und Genf.“ Somit wird mit dem Bahnanschluss eine Verkehrsverschiebung von Zürich und Genf zum EAP geplant. Bei der IG Luftverkehr tönt das so: „Wünschenswert wäre eine Verlagerung eines Teils der Passagiere (vom Flughafen Zürich) zum EuroAirport, der noch freie Kapazitäten hat“ (BaZ 27.2.10). Der Bahnanschluss ist auch Voraussetzung für die geplante Teilverlagerung des Flugverkehrs vom defizitären Flughafen Strasbourg nach Basel.

Auch in der endgültigen SIL-Fassung wird das Ziel der Verkehrsverlagerung per Bahn nach dem EAP bestätigt: „Mit einem solchen (Bahn-) Anschluss soll die Einbindung des Flughafens ins schweizerische Luftverkehrssystem sicher gestellt werden“. Weiter bleibt auch die Endfassung des SIL bei ihrer Prognose von 147'000 Flügen pro Jahr, eine Verdoppelung im Vergleich zum Jahr 2010.

Folglich bringt der Bahnanschluss mit Sicherheit mehr Flugverkehr, sonst würden sich die geplanten Investitionskosten von rund 300 Millionen Franken einschliesslich Steuern auch gar nicht rechnen. Die Vorhersage des EAP, die Bahnverbindung werde die Zahl der Flüge lediglich um 0 bis 4 Prozent erhöhen, ist deshalb kaum glaubwürdig.

EAP soll Interkontinentalflughafen werden

Jahrelang hat man uns versichert, der EAP sei ein Regionalflughafen. In der Endfassung des SIL steht nun bereits, der EAP „soll sich in erster Linie auf den Europaluftverkehr und die regional erforderlichen Interkontinentalflüge ausrichten“.

Vollends lässt aber die Katze aus dem Sack die offizielle Schrift *Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport* von 2012: „Die Rolle des an das Schienennetz angebundenen **EuroAirport als internationales Eingangstor nach Europa** wird zunehmend gestärkt“.

Verdoppelung von Bahnverkehr und Bahnlärm

Das Bahnprojekt sieht je 6 Züge pro Stunde von und zum EAP vor. Dies bedeutet eine Verdoppelung des Bahnverkehrs. Schon heute erreicht der Bahnlärm für die Schweizer Anwohnerschaft der Elsässerbahn die Grenze des Erträglichen. Eine Verdoppelung von Bahnverkehr und Bahnlärm würde von den Quartiervereinen kaum hingenommen, sie würde eine teure Überdachung der Bahnlinie voraussetzen. Diese fehlt bisher in der Kostenberechnung.

Finanzierung nicht gesichert

Die Finanzierung ist noch keineswegs gesichert. Eine feste Zusage liegt bisher nur für 25 Millionen Franken vom Bund vor. Allfällige Beiträge von Baselland und Basel Stadt wären dem Referendum unterworfen. Von Frankreich liegen noch keine verbindlichen Zusagen vor – verständlich angesichts seiner finanziellen Lage. Das Land Baden Württemberg hat seine Zusage für einen Beitrag von 10 Millionen Euro vor einem Jahr

zurückgezogen. Trotzdem schreibt der EAP zum Bahnanschluss: „Das Vorhaben veranschaulicht den gemeinsamen Willen, ein deutsch- französisch- schweizerisches Projekt zu verwirklichen.“

Fragen zur Finanzierung wirft auch Easy Jet auf. Diese Airline generiert über 50 Prozent der EAP-Passagiere, ein Klumpenrisiko. Wie vor Jahren die grössere Ryan Air kann auch Easy Jet von Basel wegziehen. Damit würde der vom Schweizer Steuerzahler mitfinanzierte Bahnanschluss eine Investitionsleiche wie die kaum mehr benützte Ost-West-Piste.

Die Nordwestschweiz hat dringendere Projekte

Andere ÖV-Projekte der Nordwestschweiz sind wichtiger als der Bahnanschluss des EAP, etwa die S-Bahn, die Doppelspur der SBB ins Laufental oder der Wisenbergstunnel. Die Finanzierung dieser Projekte ist bisher nicht gesichert. Aus Schweizer Sicht haben sie Vorrang vor einer französischen Bahnlinie.

Den Bahnanschluss brauchen Frankreich und Zürich

Den Bahnanschluss brauchen die „an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Flughäfen Zürich und Genf“ und der defizitäre Flughafen Strasbourg.

Für Fluggäste aus der Schweizer Region genügt die leistungsfähige Busverbindung zwischen Basel SBB und EAP im 7 ½ Minuten Takt vollständig. Umsteigen müsste man in Basel auch mit einem Bahnanschluss, weil die Schweizer Züge auf dem französischen Netz nicht verkehren können.

Der EAP unterstreicht bei jeder Gelegenheit, dass man mit der Bahnverbindung im Vergleich zum Bus 10 Minuten Fahrzeit einspare. Nach unserer Berechnung sind es sieben Minuten, und die Wartezeiten sind länger mit der Bahn. Wie auch immer – bei vorgeschriebenem Einchecken zwei Stunden vor Abflug fallen 5 -10 Minuten weniger Anfahrzeit kaum ins Gewicht. Für diese Zeitersparnis ist der Preis zu hoch.

Der Bahnanschluss soll die Bahn konkurrenzieren

Mit dem Bahnanschluss will man bei Kurzstrecken die Verkehrsverlagerung aus der Luft auf Hochgeschwindigkeitszüge verhindern. Folglich soll diese Bahn den Bahnverkehr konkurrenzieren, ein ökologisch fragwürdiges Unterfangen.

Flugplatzverlegung nach Norden prüfen

Eine Nordverlegung um 15 bis 20 Km in dünnbesiedeltes Gebiet würde die engere Regio Basiliensis weitgehend vom Fluglärm entlasten und die Zahl der einem Absturzrisiko ausgesetzten Personen drastisch senken. Laut EAP-Direktor Rämi käme die Verlegung auf ca. eine halbe Milliarde Euro zu stehen. Würde der EAP in die Nähe der bestehenden Bahnlinie Basel-Mulhouse verlegt, so liessen sich die Kosten für die umstrittene neue Bahnverbindung weitgehend einsparen. Damit würden sich die Verlegungskosten von 500 Millionen auf ca. 250 Millionen reduzieren. Bevor sich die Flüge am EAP laut SIL verdoppeln und die jetzige Pistenanlage 3 ½ km vor unsern dichtbesiedelten Wohnquartieren endgültig zementiert wird, lohnt sich die grundsätzliche Überprüfung des heutigen Standortes des EAP.

Schlussfolgerung

Das Projekt bringt wesentlich mehr Flugverkehr und Fluglärm. Der Bahnanschluss soll unsern Regionalflughafen zum „internationalen Eingangstor nach Europa“ und damit zum Interkontinentalflughafen machen.

Bahnverkehr und Bahnlärm an der Elsässerbahn werden verdoppelt. Der Bahnanschluss soll die ökologisch sinnvolle Verkehrsverlagerung aus der Luft auf Hochgeschwindigkeitszüge verhindern. Das Projekt entzieht dem öffentlichen Verkehr der Nordwestschweiz dringend benötigte Mittel für wichtigere Aufgaben. Für die Schweizer Region genügt die bisherige Busverbindung vollständig. Aus den erwähnten Gründen lehnt der Schutzverband den geplanten Bahnanschluss des EuroAirport ab.

Als Alternative ist die Nordverlegung des EAP an die bestehende Bahnlinie Basel-Mülhouse-Strasbourg in dünn besiedeltes Gebiet zu prüfen.

Mit freundlichen Grüssen

SCHUTZVERBAND DER BEVÖLKERUNG UM DEN FLUGHAFEN BASEL-MÜLHAUSEN

Die Präsidentin

Geschäftsstelle



Madeleine Göschke-Chiquet

Kalinka Marchesi