

Concertation «Nouvelle liaison ferroviaire  
EuroAirport» – SNCF Réseau  
15 rue des Francs-Bourgeois  
F – 67082 Strasbourg Cedex

Via Email an [concertation@eapbyrail.org](mailto:concertation@eapbyrail.org)

Basel, 02. Oktober 2018

## **Neue Bahnanbindung EuroAirport – Öffentliche Mitwirkung Stellungnahme VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie erhalten die Stellungnahme des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel (nachstehend VCS beider Basel) zur neuen Bahnanbindung EuroAirport (nachstehend: Bahnanschluss EAP) im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens 2018.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Meinungsäusserung.

Unser Umwelt- und Verkehrsverband mit ca. 9000 Mitgliedern in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft setzt sich seit fast 40 Jahren für eine menschenfreundliche, gesundheits- und klimaschonende sowie landschaftsverträgliche Mobilität ein.

---

### **Stellungnahme**

**Ohne gleichzeitige, rechtsverbindliche Plafonierung der Flugbewegungen auf höchstens dem aktuellen Stand (Stand 2017) und einer ausgedehnten Nachtflugsperrung von mindestens 23.00 bis 06.00 Uhr lehnt der VCS beider Basel eine Schienenanbindung des EAP dezidiert ab.**

### **Begründung**

- a) Mit dem Bahnanschluss soll die gesundheits- und umweltbelastendste aller Mobilitätsform – der Flugverkehr – «grüngewaschen» werden. Diese Rechnung geht nicht auf, vielmehr wird die Ökologie hier ad absurdum geführt. Nicht die Zubringerstrecke zum EAP soll künftig per Bahn erfolgen, sondern ein Grossteil der Flüge (va. innereuropäische) soll mit Bahnreisen ersetzt werden. Dies zum Schutz des Klimas, der Umwelt und der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung. Ein Bahnanschluss EAP hingegen bringt die Reisenden möglichst effizient zum Flug und konkurrenziert damit den Bahnverkehr

**VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel**

Gellertstrasse 29, 4052 Basel  
Tel. 061 311 11 77, PC 40-12334-9  
[www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch), [vcs.blbs@bluewin.ch](mailto:vcs.blbs@bluewin.ch)

und zwar umso mehr, je schneller die Passagiere am Flughafen sind. Der Bahnanschluss EAP wirkt einer Verlagerungspolitik aus der Luft auf die Schiene diametral entgegen.

- b) Mit dem Bahnanschluss würde der EAP für einen weit grösseres Einzugsgebiet schnell erreichbar. Das aber fördert den klimaschädlichen Flugverkehr, statt ihn einzugrenzen. Der EAP würde zudem zum Überlaufventil für den Flughafen Zürich, was auch die Absicht des Schweizerischen Bundesrats:

*"Aus luftfahrtpolitischer Sicht ist langfristig 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 [EAP, Anm. VCS] und dient einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenze stossenden Flughäfen Zürich und Genf"* (SIL-Objektblatt, Erläuterungen S. 6).

Die Absicht des Schweizer Bundesrates ist, die Flugbewegungen am EAP zu verdoppeln (auf 147 000 Bewegungen/Jahr), da im Gegensatz zu den Flughäfen Zürich und Genf nur noch am EAP Kapazitätsreserven bestehen.

- c) Der Bahnanschluss EAP ist auch Voraussetzung für eine allfällige Verlagerung des Flugverkehrs vom defizitären Flughafen Strasbourg nach Basel. Dies brächte über eine halbe Million zusätzliche Passagiere und bedeutend mehr Flugbewegungen und damit Fluglärm.
- d) Die Einsparung von Autofahrten zum EAP durch einen Bahnanschluss ist absolut vernachlässigbar im Vergleich zum Mehrverkehr in der Luft. Ausserdem ist nicht nachvollziehbar und mit keinen lenkungswirksamen, rechtsverbindlichen Massnahmen (z.B. Mobilitätsmanagement: Beschränkung Anzahl Parkplätze, beschränkter Anspruch auf Parkplatz, lenkungswirksame Parkierungsgebühr, etc.) sichergestellt, dass tatsächlich Autofahrten eingespart würden. Erst letztes Jahr wurde ein weiteres Parkhaus am EAP mit 2700 Parkplätzen in Betrieb genommen. Würde der EAP tatsächlich auf die Anreise mit dem Zug setzen, würde das Parkhaus keinen Sinn machen.
- e) Schliesslich würde der Bahnanschluss einem Grossteil der Mitarbeitenden am EAP gar keine Alternative zum Auto bieten, weil viele Arbeitsplätze nicht bei der vorgesehenen Bahnhaltestelle beim Flughafengebäude liegen, sondern bei der Frachthalle und damit in 1000m Fusswegdistanz. Hingegen wir die Frachthalle heute dem Bus bedienen, dieses Angebot würde mit dem Bahnanschluss künftig wegfallen, bzw. ist nicht sichergestellt.
- f) Für MitarbeiterInnen des EAP (Flughafengebäude und Frachthallen) und für Fluggäste aus der Region ist der Flughafen heute bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Von Basel aus ist der EAP mit der Buslinie 50 im 7.5'-Takt in 17 Minuten erreichbar. Die Linie bietet vier Zwischenhaltestellen für alle Fahrgäste, die nicht unmittelbar am Bahnhof Basel SBB wohnen. Die Bahn hingegen würde keinesfalls die Fahrplandichte des Busses anbieten und ist nur für Fahrgäste im Einzugsbereichs des Bahnhofs Basel SBB eine Alternative zur Buslinie 50. Ab St-Louis Gare verkehrt die Linie 11 im 15'-Takt und erreicht den EAP nach 10 Minuten.
- g) Der EAP könnte mit einfachsten Massnahmen mit der nahe liegenden (wenige 100m) bestehenden Bahnlinie verbunden werden (z.B. via Peoplemover), wenn es tatsächlich um die Bahnerschliessung des EAP ginge und nicht um die Förderung des Flugverkehrs.

- h) Zudem fehlt eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu den Auswirkungen des Projekt. Zumindest liegt diesem öffentlichen Mitwirkungsverfahren kein entsprechendes, detailliertes Dokument bei. Damit ist nicht nachgewiesen, dass die Auswirkungen einer Bahnanbindung EAP (insbesondere Förderung und Zunahme Flugverkehr) umweltverträglich im Sinne des Umweltschutzgesetzes (insbesondere betreffend Luftreinhaltung und Lärmschutz) wäre. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber im ESPOO-Abkommen (Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen) für solche Verkehrsanlagen mit grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen vorgeschrieben. Es muss die Situation bei der maximal zulässigen Nutzung des Flughafens (147 000 Flugbewegungen/Jahr) beurteilt werden ("worst-case-szenario").
- i) Der Bahnanschluss EAP dient also einzig der Wirtschaftlichkeit des EAP und der Bewältigung des wachsenden Flugverkehrs, der – nachfrageorientiert – bedient werden soll. Mit dem Bahnanschluss EAP können Passagiere von Nachtflügen, die wegen der seit 2011 in Zürich geltenden strengeren Nachtflugsperr (23h–6h) dort nicht mehr zulässig sind, von Basel aus starten (Nachtflugverbot 24h–5h).

---

Wir bitten Sie freundlich, unsere Anträge zu berücksichtigen.  
Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel



Stephanie Fuchs  
Geschäftsführerin

Kopie per Mail an: Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt, [marc.keller@bs.ch](mailto:marc.keller@bs.ch)  
Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft, [info.bud@bl.ch](mailto:info.bud@bl.ch)