

Mairie de Saint-Louis  
Mme la présidente de la commission d'enquête  
21 rue Théo-Bachmann  
68303 Saint-Louis Cedex  
France

Basel, 8. November 2021

## **Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Projekt Nouvelle Liaison Ferroviaire zum EuroAirport Basel-Mulhouse**

Sehr geehrte Frau Präsidentin der Anhörungskommission,

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, unsere Haltung zum Projekt Nouvelle Liaison Ferroviaire zum EuroAirport Basel-Mulhouse (NLF EAP) darzulegen und unsere Anliegen einbringen zu können. Wir haben das Projekt gründlich studiert und nehmen nun hierzu Stellung, wie bereits bei früheren Konsultationen zur NLF EAP 2013 und 2018.

### **Grundsätzliche Kritik am Flughafenusbau**

Der Flugverkehr ist ein wichtiger Faktor der menschengemachten Klimaerwärmung. Deshalb darf weder der Flughafen noch der Flugbetrieb ausgebaut werden. Dazu gehört auch die bessere Erschliessung durch die NLF EAP.

Wie die formulierten Ziele zeigen, ist ein Ziel der NLF EAP, den Flughafen zu stärken und zu entwickeln («conforter la position et le développement de l'aéroport au service de l'attractivité économique du territoire et de l'emploi local»)<sup>1</sup>. Daraus wird klar, dass die NLF EAP eine Zunahme der Flugbewegungen, mehr Passagier:innen zur Folge hat. Dies wiederum erzeugt mehr Lärm, Luftverschmutzung und Klimaschäden.

Aus all diesen Überlegungen schliessen wir, dass die NLF EAP höchstens unter gewissen Bedingungen gebaut werden kann. Dies sind aktuell nicht erfüllt. Daher lehnen wir den Bau der NLF EAP ab.

---

<sup>1</sup> 2. Objectifs du projet, page 6, Pièce B : Informations juridiques et administratives, Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Viele dieser Punkte und Forderungen wurden bereits vor drei Jahren im Oktober 2018 im Rahmen der Concertation «Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport» von SNCF Réseau vorgebracht. Wir verweisen deshalb auch auf unsere Stellungnahme von damals.

### **Konsequenter Umweltschutz, statt mehr klimaschädliche Kurzstreckenflüge**

Die Klimakrise drängt: Schon bis 2030, allerspätestens bis 2050 dürfen keine Treibhausgasemissionen mehr verursacht werden, die nicht wieder kompensiert werden (netto null Treibhausgasemissionen). Ebenfalls sind viele Personen rund um den Flughafen von übermässigem Fluglärm betroffen. Ihr Schlaf, ihre Gesundheit und ihre Lebensqualität leiden darunter, dass es am EAP immer mehr Passagier:innen und Flüge hat.

Konkret sollten klimaschädliche Kurzstreckenflüge bald aus dem Angebot verschwinden. Speziell dann, wenn die Reise mit dem Nachtzug oder Hochgeschwindigkeitszügen möglich ist. Damit können Umwelt, Klima und lärmbeeinträchtigte Anwohner:innen wirksam geschützt werden.

Offenbar soll der EAP durch die NLF EAP die überlasteten Flughäfen in Genf, Zürich entlasten sowie Flüge vom defizitären Flughafen Strasbourg übernehmen. In dieser Logik wird die NLF EAP geplant. Statt eine wirkliche Alternative zur Anreise mit dem Auto und entsprechendem Verlagerungsziel zu bieten, geht es klar darum, weiteres Wachstum am EAP zu Lasten der Anwohner:innen und der Umwelt zu erzielen.

Die NLF EAP leistet aber keinen Beitrag für mehr umweltfreundliche Mobilität, ganz im Gegenteil.

### **Station am Terminal unattraktiv für Mitarbeitende**

Die geplante Station direkt am Terminalgebäude ist auf Flugpassagier:innen ausgerichtet. Durch ihren Standort ist die Anreise für Arbeitnehmende mit dem Zug wenig attraktiv, weder aus Richtung Mulhouse noch von Basel her. Wer bei der Grenzwache, einem Cargo-, Catering oder Luftfahrt-Unternehmen wie JetAviation oder Swiss arbeitet, wird wie bisher entweder mit dem eigenen Auto oder mit dem Bus zur Arbeit fahren. So beträgt die Laufdistanz vom Terminal bis zum Sitz der Swiss 1 km, also rund eine Viertelstunde.

Alle Unternehmen am EAP unterhalten für Besucher:innen und Mitarbeitende eigene ausgedehnte Parkfelder. Diese liegen gleich neben ihren Büros und Werkstätten. Deshalb ist es höchst unwahrscheinlich, dass Angestellte des EAPs künftig mit dem öffentlichen Verkehr anreisen, sofern sie das bisher nicht schon taten. Eine Verlagerung findet nicht statt.

Der EAP ist heute bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, fährt doch die Buslinie 50 teilweise im 7,5-Minuten-Takt. Für eine Verbindung zum EAP kann die Verlängerung der Tramlinie 3 vom Bahnhof Saint-Louis sorgen. Die NLF EAP ist also ungeeignet für Mitarbeiter:innen und Besucher:innen des EAP. Sie ist einzig und allein auf mehr Passagier:innen ausgelegt.

## **Parkplätze beschränken und aufheben**

Um mehr Mitarbeitende zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, muss das Angebot an Parkplätzen kleiner werden. Als zweite Massnahme sollen die Ansprüche auf einen Parkplatz beschränkt werden. Drittens soll ein Teil der bestehenden Parkplätze zu Park & Ride-Parkplätzen umgewidmet werden. Diese Massnahmen müssen rechtsverbindlich definiert und in zeitlichem Zusammenhang zur NLF EAP umgesetzt werden.

Erst 2017 eröffnete der EAP das neue Parkhaus P4 mit 2700 Parkplätzen. Zudem plant der EAP, direkt vor dem Terminal zwei neue Parkhäuser zu erstellen und damit bis zu 2500 neue Parkplätze zu schaffen<sup>2</sup>. Dies zeigt, dass anders als behauptet, nicht eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, sondern eine Zunahme der Passagierzahlen angestrebt wird.

## **NLF EAP nicht mit Herzstück verknüpfen**

Der VCS beider Basel hat das Herzstück, also den Ausbau der S-Bahn in Basel, bisher unterstützt, denn guter öffentlicher Verkehr ist uns wichtig. Wir lehnen die Verknüpfung von NLF EAP und Herzstück ab, weil so der wichtige Ausbau des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs damit verbunden wird, einen der stärksten Treiber der Klimakrise zu unterstützen, den Flugverkehr.

Das Herzstück ist unabhängig von der NLF EAP zu planen. Es gibt keine Notwendigkeit, die S-Bahn-Linien am EAP zu wenden. Dies kann entweder am Bahnhof St. Johann oder am Bahnhof Saint-Louis geschehen. An beiden Bahnhöfen stehen noch genügend Kapazität für das Wenden und Warten von S-Bahn-Zügen zur Verfügung.

## **Verbesserungen, falls NLF EAP gebaut wird**

### **Vorteile für Gemeinden um den Flughafen**

Die Bahnerschliessung des EAPs soll den umliegenden Gemeinden und ihren Einwohner:innen einen Vorteil bringen. Wir schlagen daher vor, bei einem Bau der NLF EAP für die Anwohner:innen ebenfalls eine verbesserte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr einzuführen: Entweder mit direkten Verbindungen an den EAP oder nach Saint-Louis, Mulhouse und Basel.

Auch dazu gehört die weiter oben geforderte Park & Ride-Anlage beim EAP.

---

<sup>2</sup> Impacts transfrontaliers sur le territoire Suisse et mesures mises en œuvre en phase travaux, page 35, Pièce J1 : Dossier convention d'Espoo spécifique à la Suisse, Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

## **Bahnsteig ungenügend verbunden**

Vom geplanten Bahnsteig führen nur zwei schmale Rolltreppen, eine Treppe und ein Lift nach oben zum Eingang des Flughafens. Doch Züge des Typs TER 200 haben eine Kapazität von rund 800 Plätzen, diejenigen des Typs Régio2N haben bis zu 770 Plätze, die FLIRT-Züge der SBB pro Komposition rund 220 Plätze. Damit wird klar, dass die ungenügenden Treppen, Rolltreppen und Lifte zu längeren Wartezeiten auf dem Bahnsteig führen werden. Dies besonders, weil viele Passagier:innen mit Gepäck reisen.

Wir schlagen daher vor, die Zugänge zum Bahnsteig so zu gestalten, dass keine langen Wartezeiten entstehen und besonders auch Passagier:innen mit Gepäck ohne Probleme zum Terminal gelangen können. Dazu braucht es mindestens eine zusätzliche Rolltreppe und der Lift muss eine hohe Kapazität aufweisen.

## **Fazit**

Nach ausführlichem Studium der Unterlagen kommen wir zum Schluss, dass die NLF EAP nicht gebaut werden darf. Die NLF EAP entspricht nicht dem öffentlichen Interesse. Angesichts der Klimakrise und bestehenden Lärm- und Umweltprobleme des EAP ist es nicht angebracht, den Flugverkehr zu fördern.

Ausserdem müssen wir befürchten, dass mittelfristig auch Fernverkehrszüge (vom Flughafen Zürich) am EAP halten werden. Die Länge des Bahnsteigs von 330 m deutet darauf hin. Diesen späteren Ausbau lehnen wir ab.

• • •

Wir bitten Sie, unsere Anliegen in der weiteren Bearbeitung des Projekts zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse,  
VCS beider Basel