

Dr. iur. Heinrich Ueberwasser
Advokat

Abs. Dr. H. Ue., Moosweg 70, CH - 4125 Riehen

Einschreiben
Concertation
Nouvelle liaison ferroviaire
EuroAirport
SNCF Réseau
15, rue de Francs-Bourgeois
F-67082 Strasbourg

Riehen, 28. September 2018

**Flughafen Basel-Mulhouse:
Concertation Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport
Mitwirkungsvernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

im Auftrag des **Gemeindeverbund Flugverkehr GVF** und namens der **Gemeinden**

Allschwil

Arlesheim

Binningen

Bottmingen

Schönenbuch

nehmen wir im Rahmen der Concertation «Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport» aus den nachfolgend genannten Gründen wie folgt vorläufig Stellung:

1. Zum Bahnanschluss des EuroAirports:

- a. Ob ein Bahnanschluss im Sinne unserer Eingabe nachhaltig und gemeindeverträglich machbar ist, kann aufgrund der aufgelegten Unterlagen noch nicht definitiv entschieden werden.

- b. Falls ja, wollen die GVF-Gemeinden einen gut funktionierenden, nachhaltig betriebenen Bahnanschluss zum Euro-Airport.
- c. Die GVF-Gemeinden sind auf einen gut funktionierenden regionalen Verkehr angewiesen.
- d. Der EuroAirport samt dessen Luftverkehr ist integraler Bestandteil des Bahnanschluss-Projekts.
- e. Den Anliegen der GVF-Gemeinden soll dabei Rechnung getragen und ihre Anträge gutgeheissen werden.

2. Bahnhof Morgartenring:

- a. Der Bahnanschluss ist Teil eines Netzes, das aus den geplanten Gleisen erst einen Bahnanschluss macht.
- b. Für die GVF-Gemeinden unverzichtbar ist der neue Bahnhof Morgartenring.
- c. Der Bahnhof Morgartenring soll grundsätzlich mindestens 4x pro Stunde die Verbindung Richtung Frankreich (EuroAirport) sowie zum Bahnhof Basel SBB (in Durchmesserlinien) gewährleisten.
- d. In die Planung einbezogen werden soll auch die Frage, wieweit sich im Zuge des Bahnanschlusses Änderungen des Bus- und Trambetriebs ergeben und damit die Anbindung der GVF-Gemeinden insbesondere an den Bahnhof Morgartenring gewährleistet werden kann.
- e. Das regionale Bahnangebot muss wie die damit zusammenhängenden technischen und organisatorischen Fragen mindestens im Grundsatz bzw. als Rahmen beim Entscheid über den Bau der Infrastruktur (einschliesslich Bahnhof Morgartenring) langfristig verbindlich gewährleistet werden.

3. Flugverkehr und Fluglärm

- a. Der Bahnanschluss steht in einem tatsächlichen, rechtlichen Zusammenhang mit dem Flughafen Basel-Mulhouse. Die Planung und alle Entscheide zum Bahnanschluss hängen zusammen mit dem Passagierzuwachs, Flugbewegungen, Fluglärm überhaupt und zu sensiblen Zeiten, Auswirkungen auf Raumplanung und Wohnqualität.
- b. Dass der Bahnanschluss Auswirkungen auf das Wachstum der Flugbewegungen hat, räumt selbst der jetzt aufliegende Entwurf ein. Zu klären ist insbesondere, wie stark die Auswirkungen sind und welche flankierenden Massnahmen zu einem Bahnanschluss verbindlich festgelegt werden können. Bedauerlicherweise wurde

darauf verzichtet, die entsprechenden Studien zu erstellen respektive zu publizieren.

- c. Der Bahnanschluss muss mit einer verbindlichen Regelung der Flüge in den sensiblen Tageszeiten, frühmorgens, abends und in der Nacht einhergehen.
- d. Zudem sehen die GVF-Gemeinden eine rechtliche Notwendigkeit, die Zustimmung zum Bahnanschluss abhängig zu machen von einer Lösung der Frage, wie der nächtliche Flughafenbetrieb gemeindeverträglich geregelt werden kann. Der EuroAirport ist im Sinne einer Umweltkompensation zu verpflichten, zwischen 23 Uhr und 6 Uhr auf Starts und Landungen zu verzichten.

4. Fehlende Prüfung und Berücksichtigung umweltrechtlicher Aspekte

- a. Prognostizierte Passagier- und Flugbewegungszahlen sind verbindlich festzulegen und nach einer zu definierenden Frist zu überprüfen. Es ist eine Beurteilung der grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen durchzuführen, insbesondere der Flugbewegungen und des Fluglärms - gestützt auf Art.7 des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen vom 25. Februar 1991 (Espoo-Abkommen)
- b. Für den Fall, dass die Prognosen überschritten werden, sind Massnahmen zur Einhaltung der Anzahl Flugbewegungen resp. der Lärmbelastungen in den flughafennahen Gemeinden im Rahmen des Bewilligungsverfahrens festzulegen.
- c. All dies soll unter Einbezug der GVF-Gemeinden von Anfang an erfolgen.
- d. Hinsichtlich der angekündigten Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Espoo-Abkommen halten wir ausdrücklich fest, dass
 - 1. die Auswirkungen des gesteigerten Flugverkehrs und des Fluglärms integraler Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung sind
 - 2. zur Umweltverträglichkeit eine Dokumentation vorzulegen ist, welche "mindestens die im Anhang II aufgeführten Angaben enthalten" (Art.4 Espoo-Abkommen). Die Prognosemethoden und die zugrundeliegenden Annahmen sind zusammen mit den verwendeten Umweltdaten auszuweisen (Anhang III lit. f), Es sei explizit darauf hingewiesen, dass definiert werden muss, in welchen Bereichen Massnahmen zur Reduzierung der nachhaltigen Umweltauswirkungen auf ein Minimum" (Anhang II lit.e) umgesetzt werden.

5. Positive Ansätze und unvollständige Abklärungen und Festlegungen im Projekt:

- a. Als Zielsetzung des Projekts wird angeführt, dass eine Bahnanbindung für einen Flughafen der Bedeutung des EuroAirports heutigen Standards entspreche. Die Bahnanbindung führe zu einer Umweltentlastung, da sie eine Verlagerung des motorisierten Strassenverkehrs zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs führe.
- b. Gemäss den Unterlagen und den Projektverantwortlichen bei Mitwirkungsveranstaltungen, trage das Bahnanschluss-Projekt auf vorbildliche Weise den Umweltinteressen Rechnung, indem negative Umweltauswirkungen durch den Bau der neuen Bahntrasse bestmöglich vermieden werden könnten und - falls unumgänglich - kompensiert werden.
- c. Argumentiert wird mit einer erwarteten Reduktion des CO₂-Ausstosses um 72'000 t (für einen Zeitraum von 50 Jahren) durch die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf die Bahn.
- d. Gemäss den im Rahmen der 2. Concertation präsentierten Unterlagen wird davon ausgegangen, dass die Auswirkungen auf die Flugpassagierzahlen mit 4% resp. 460'000 zusätzlichen Fluggästen nur marginal sind, sodass der Anstieg des Fluglärmpegels als sehr gering bezeichnet wird (max. 0.25 Dezibel).

Die Fluggastzunahme wird zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme auf 460'000 Personen veranschlagt. Wie sich die Fluggastzahlen dank des Bahnanschlusses mittel- bis langfristig entwickeln werden, wird nicht weiter dargestellt.

Der Anstieg des Fluglärms wird auf max. 0.25 dB veranschlagt. Es wird jedoch unterlassen, näher zu erläutern, wie dieser Mittelwert von 0,25 dB berechnet wurde. So fehlen insbesondere Angaben zur berechneten Anzahl zusätzlicher Flüge. Des Weiteren wird unterlassen darzulegen, um wieviele Dezibel des Fluglärms im Tagesverlauf in den einzelnen Stunden zunimmt.

- e. Dies ist jedoch gerade hinsichtlich der Nachstunden von 22-24 Uhr und von 5-6 Uhr von grösster Wichtigkeit. Nach schweizerischer Lärmschutzverordnung sind die Nachstunden 22-23 Uhr, 23-24 Uhr und 5-6 Uhr gesondert zu betrachten und die Lärmschallpegel gesondert zu berechnen.
- f. Die Berechnung des CO₂-Ausstosses resp. dessen Reduktion ist vor dem Hintergrund des Pariser Klimaabkommens sicherlich richtig und wichtig. Die Reduktion des CO₂-Ausstosses um 72'000 t wäre auch bei jedem anderen Bahnprojekt als positiv hinzunehmen.

Da es sich jedoch beim vorliegenden Bahnanschlussprojekt um eine Anbindung an einen Flughafen handelt, ist diese Betrachtung vollends einseitig und unvollständig.

- g. Im vorliegenden Projekt müssen die Auswirkungen auf den Flugverkehr und damit auf den zusätzlichen Verbrauch fossiler Brennstoffe und den zusätzlichen Ausstoss von CO₂ mitberücksichtigt werden. Erst dann ist eine CO₂-Bilanz vollständig.

6. Unvollständiges Verfahren: Sorge über Äusserungen des Verfahrensbürgen

Wir sind in Sorge, dass unsere Anliegen in der laufenden Concertation weder in Erwägung gezogen noch berücksichtigt werden und das Verfahren unvollständig ist.

Wir sind besonders in Sorge, weil der Verfahrensbürge dies, so haben wir ihn verstanden, bereits zu Beginn der Concertation als Fazit der Mitwirkungsveranstaltung vom 18. September 2018 in Basel sinngemäss erklärt hat:

- a. Man würde an einem Eisenbahnprojekt arbeiten, nicht an einem Flughafen- oder Luftfahrtprojekt. Die mit letzterem verbundenen Fragen seien "hors sujet", also nicht Gegenstand des Verfahrens.
- b. Die Schweiz sei an Fragen des Netzes interessiert. Aber auch dies sei eigentlich nicht "sujet" (Gegenstand) des Verfahrens.
- c. Ausserdem sei das Projekt nicht in Frage gestellt worden.

7. Die schon 2013 verbindlich zugesagte Umweltverträglichkeitsprüfung steht aus

- a. In seinem Bericht vom 23. Juli 2013 zum ersten Mitwirkungsverfahren hält der Verfahrensgarant zur Frage, ob der Bahn-Anschluss Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und somit die Lärmbelastung hat, fest (vgl. Bericht, S.26):

"... Diese Frage ist heikel: einerseits wird angegeben, dass das Projekt die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens steigern soll, was logischerweise auf einen gewissen Mehrverkehr hinauslaufen würde; andererseits wird geäussert, dass durch das Vorhaben nur wenig Mehrverkehr entsteht. Insofern können die Äusserungen widersprüchlich erscheinen, und ich habe darauf hingewirkt, dass dieser Frage nicht ausgewichen wird."

- b. In der 1. Concertation von 2013 wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung fest zugesagt und auf die Espoo-Konvention Bezug genommen.

- c. Wir verweisen dazu auf das bei den Akten befindliche Dokument "Bilanz der 1. Phase der „Concertation“ (6. Mai – 20. Juni 2013) November 2013". Dieses stammt von der Région Alsace als Rechtsvorgängerin der Région Grand Est, von Réseau Ferré de France (heute SNCF Réseau) und vom Euro Airport.
- d. Die erwähnten verbindlichen Zusagen finden sich insbesondere auf den Seiten 47-49, 56-58.
- e. Wir zitierten beispielhaft die Seiten 56f.:

"... 5.2.1. Berücksichtigung der in der „Concertation“ formulierten Erwartungen bei den weiteren Studien

Aufgrund der vorliegenden Bilanz beginnen die Bauherren, Réseau Ferré de France und der Flughafen Basel-Mulhouse, ab Anfang 2014 mit den weiteren Studien und bereiten die weitere „Concertation“ im Vorfeld zur „Enquête publique“ vor. In dieser Phase werden die Projektstudien aus den Jahren 2010-2011 noch verfeinert.

Die Studien bestehen im Wesentlichen aus drei Teilen:

Technische Studien: genaue Streckenführung, Anschluss an die bestehende Strecke, Bauwerke zum Überqueren von bestehenden Verkehrswegen, Ansiedlung des geplanten Bahnhofs

Umweltstudien: Umweltverträglichkeitsstudie zu allen Bereichen (Bauwerke, Grundstücke, Tier- und Pflanzenwelt, Wasserläufe, Lärm, Landschaft, etc.)

Sozio-ökonomische Studien: erwarteter Verkehr, Kosten, sozio-ökonomische Rendite des Projekts, Abschätzung der wirtschaftlichen Auswirkungen.

Die Projektträgerschaft verpflichtet sich, die in der „Concertation“ formulierten Erwartungen in die Pflichtenhefte für die Studien aufzunehmen. Sie stellt fest, welche Massnahmen und Studien zusätzlich benötigt werden. In der Folge wird näher ausgeführt, welche Erwartungen gemeldet wurden und wie vorgegangen werden soll, um sie zu befriedigen...

- f. Wir zitieren des Weiteren die Seite 58 („Zur Umweltfrage“):
„Der Flughafen Basel-Mulhouse erstellt Studien zur Lärmbelastung durch den Flugverkehr, mit zwei Varianten zur Zunahme der Flugbewegungen (mit und ohne Bahnanbindung).“

8. Nicht offengelegte Frage eines möglichen Fernverkehrsanschluss (TGV) - und: Heisst "Region" in Frankreich und der Schweiz das Gleiche

- a. Zunächst ist einmal darauf hinzuweisen, dass der Begriff "Region" in Frankreich und Deutschland offenbar nicht gleich verstanden wird - nicht zuletzt angesichts der neuen regionalen Einteilung in Frankreich. Hier gilt es planerische Klarheit zu schaffen. In der Schweiz ist der Regionalbegriff viel kleiner zu verstehen. Er umfasst etwa das Gebiet des TNW oder des schweizerischen Teils des TEB.
- b. In der 2. Concertation werden keine Angaben dazu gemacht, was geschieht, wenn der Bahnanschluss entgegen den heutigen Prognosen zu einem rasanten Wachstumsschub und einer erheblichen Steigerung des Flugverkehrs und des Fluglärms führen sollte.
- c. Diese Frage ist auch unter dem Aspekt zu betrachten, ob angesichts der vorgesehenen Infrastruktur die Möglichkeit besteht, den EuroAirport doch noch an das Fernverkehrs- und Hochgeschwindigkeitsnetz anzuschliessen.

9. Concertation vom 6. Mai 2013 bis 20. Juni 2013

- a. Integraler Teil der vorliegenden Eingabe ist die Eingabe des Gemeindeverbands Flugverkehr vom 19. Juni 2013, die wir Ihnen nochmals beilegen.
- b. Zusagen aus der ersten Concertation. Anträge und Begründung gelten ergänzend auch für die vorliegende Eingabe.
- c. Der dortige Antrag 6 wird wie folgt angepasst: **Es seien Starts und Landungen während der Nacht zwischen 23 Uhr und 6 Uhr zu untersagen.**
- d. Die Projektträger sind insbesondere auch noch nicht auf die Forderung der GVF eingegangen, dass die im Rahmen des Bewilligungsverfahrens prognostizierten Passagier- und Flugbewegungszahlen verbindlich ausgewiesen und von den Bewilligungsbehörden für bindend erklärt werden.

10. Sachplan Infrastruktur Luftfahrt: Raumplanerische Festlegungen auch für Frankreich

In der Schweiz findet aktuell eine Überarbeitung des Konzeptteils des Sachplan Infrastruktur Luftfahrt statt. Dieser hängt mit dem Sachplan Verkehr zusammen und ist Grundlage der SIL-Objektblätter für die Schweizer Landesflughäfen. Wir legen Ihnen dazu, ebenso als integraler Teil der vorliegenden Eingabe unsere aktuelle Eingabe bei.

11. Bereits jetzt ist festzulegen, dass nach Fertigstellung des Schienenanschlusses nach einer jetzt zu definierenden Frist eine zusätzliche Beurteilung der grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen, insbesondere der Flugbewegungen und des Fluglärms, durchzuführen ist (Art.7 des Espoo-Abkommens).
12. Sodann ist festzulegen, mit welchen Massnahmen die Einhaltung der Anzahl Flugbewegungen resp. der Lärmbelastungen in den flughafen-nahen Gemeinden durchgesetzt werden - für den Fall, dass die heute ausgewiesenen Prognosen übertroffen werden.

13. Zusammenfassend beantragen wir:

- a. Die Anliegen und Anträge in dieser Eingabe und in der Eingabe vom 19. Juni 2013 seien gutzuheissen.
- b. Es sei den GVF-Gemeinden Akteneinsicht zu gewähren.
- c. Es sei eine Umweltverträglichkeitsprüfung zum Bahnanschluss insbesondere als Teil der Flughafeninfrastruktur durchzuführen.
- d. Die Schweizerische und Deutsche Öffentlichkeit sowie deren Gemeinden sind nicht nur in Anwendung des Espoo-Abkommens über die Ergebnisse der Umweltverträglichkeit zu informieren.
- e. Ihnen ist gestützt auf das ESPOO-Abkommen explizit das rechtliche Gehör und die rechtlichen Mittel zu geben.
- f. Die vorliegende Concertation sei, ergänzt um die angesprochen Themen, Informationen und Dokumente, zu wiederholen.

14. Zum Formellen weisen wir auf folgendes hin:

- a. Der Unterzeichnete ist gehörig bevollmächtigt.
- b. Die Frist zur Einreichung der Mitwirkungsvernehmlassung ist eingehalten.
- c. Die Gemeinden sind durch Mehrverkehr - bereits durch den unbestrittenen Mehrverkehr sowie durch weiteres Wachstum des Flugbetriebs besonders betroffen und formell sowie durch die Beeinträchtigung der Wohnqualität beeinträchtigt.

Gerne nehmen wir zeitnahe Vorschläge für die Abwicklung der Akteneinsicht entgegen.

Mit freundlichen Grüssen



Dr. H. Ueberwasser

079 848 12 17
ueberwasserlaw@bluewin.ch

Für den Gemeindeverbund Flugverkehr
Geschäftsführer



Andreas Dill

061 486 25 56
andreas.dill@allschwil.bl.ch

Beilagen:

- Eingabe der GVF-Gemeinden vom 19. Juni 2013 zur damaligen Concertation
- Eingabe der GVF-Gemeinden zum neuen Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt

Kopie an

- Région Grand Est
- SNCF Réseau
- Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
- Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern
- Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft
- Regierungsrat Kanton Solothurn
- Regierungsrat Kanton Basel-Stadt
- Flughafen Basel-Mulhouse