



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Interpellation [2012/198](#) von Agathe Schuler vom 21. Juni 2012: Auswirkungen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt des Euroairports: Wird Basel doch zum Überlaufgefäss von Zürich?

Datum: 28. August 2012

Nummer: 2012-198

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



2012/198

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

---

## Vorlage an den Landrat

### Interpellation [2012/198](#) von Agathe Schuler vom 21. Juni 2012: Auswirkungen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt des Euroairports: Wird Basel doch zum Überlaufgefäss von Zürich?

vom 28. August 2012

#### Ausgangslage

Am 21. Juni 2012 reichte Agathe Schuler die Interpellation 2012/198 betreffend Auswirkungen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt des Euroairports: Wird Basel doch zum Überlaufgefäss von Zürich? mit folgendem Wortlaut ein:

*„In den Grundlagenpapieren des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt, Teil IIIB1 (SIL) 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 Europafluchtverkehr ausrichten“. Der Regierungsrat hat sich in der Vergangenheit immer und wiederholt hinter diese Zielsetzung gestellt.*

*Das jetzt 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 den Flughäfen verteilt wird. Dies würde zu einer massiven Zunahme der Flugbewegungen mit allen entsprechenden negativen Folgen für die Bevölkerung der Region führen.*

*Ich frage deshalb den Regierungsrat an,*

- wie er sich zu dieser neuen Festlegung stellt?*
- ob er zu seiner Aussage, der EAP habe ausschliesslich der Region zu dienen, weiterhin steht?*
- und ob er sich gegenüber dem Bund dementsprechend zu äussern gedenkt?*

*Ein ähnlich lautender Vorstoss wurde im Grossrat Kanton Basel-Stadt eingereicht.“*

## Der Regierungsrat beantwortet die Fragen wie folgt:

### Allgemeines

Im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 18. Oktober 2000 wird unter dem Sachplaninhalt „Konzeptionelle Ziele und Vorgaben/Teilnetze: Landesflughäfen“ (Teil IIIB1) u.a. festgelegt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse neben Genf und Zürich zum Netz der Landesflughäfen gehört. Dabei werden die Landesflughäfen generell als nationale Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems definiert.

Während für den Flughafen Zürich stipuliert wird, er solle seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen können, wird funktional für die Flughäfen Basel-Mulhouse und Genf vorgesehen, dass sie sich entsprechend ihrer tri- bzw. binationalen Funktion auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr ausrichten und entwickeln können sollen.

Ebenfalls wird in diesem konzeptionellen Teil des Sachplans festgelegt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist und diesbezüglich vor allem genügende, schnelle und direkte Bahnverbindungen aus und zu den Einzugsgebieten der Flughäfen wichtig sind.

Der Regierungsrat hat gegenüber dem Bund mit Beschluss vom 21. August 2012 eine Vernehmlassung zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Basel-Mulhouse verabschiedet, welche sich mit der geschilderten Zielsetzung und Funktionalität absolut deckt. So heisst es in der regierungsrätlichen Stellungnahme an das Bundesamt für Zivilluftfahrt u.a.: „Für den zweiten Absatz der Zweckbestimmung in Festlegung 1 möchten wir vorschlagen, die der trinationalen Funktion besser gerecht werdende Formulierung zu wählen, wonach der Flughafen sich im Interesse des Wirtschaftsstandortes und der Region entwickeln können soll“. Bezüglich des landseitigen Verkehrsanschlusses hält der Regierungsrat unter anderem in seiner Stellungnahme folgendes fest: „Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft ist unmissverständlich der Auffassung, dass der binationale Landesflughafen Basel-Mulhouse mit trinationaler Funktion nicht auch die zusätzliche Funktion eines „Überlaufs“ für Flugbewegungen hat, die man an anderen Flughäfen nicht will. Die Festlegung 8 im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt vom 18. Oktober 2000 (Teil III B1) besagt denn auch bezüglich des Anschlusses der Landesflughäfen an den öffentlichen Landverkehr, „wichtig sind vor allem genügende, schnelle und direkte Bahnverbindungen aus und zu den Einzugsgebieten der Flughäfen“. Diese Aussage, welche auch Vorgabe für das vorliegende Objektblatt sein muss, wird vom Regierungsrat vollauf geteilt. Einzugsgebiet für den Flughafen Basel-Mulhouse ist die trinationale Agglomeration Basel“.

## Beantwortung der einzelnen Fragen

### 1. *Wie stellt sich der Regierungsrat zur neuen Festlegung?*

Der Flughafen Basel-Mulhouse ist definitionsgemäss seit langem einer der drei Landesflughäfen der Schweiz. An den konzeptionellen Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt aus dem Jahr 2000, gemäss welchem die Flughäfen Basel-Mulhouse und Genève sich entsprechend ihrer tri- bzw. binationalen Funktion auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr ausrichten und entwickeln können sollen, ändert das Objektblatt für den Flughafen Basel-Mulhouse nichts. Der Regierungsrat betont denn auch in seiner Stellungnahme zum Objektblatt Flughafen Basel-Mulhouse an das Bundesamt für Zivilluftfahrt wiederholt, dass sich der Flughafen im Interesse des Wirtschaftsstandortes und der Region Basel entwickeln können soll und an diesem Flughafen spezifisch ein trinationale Interesse der Regio Basiliensis besteht und diese trinationale Agglomeration Basel auch Einzugsgebiet für den Flughafen Basel-Mulhouse ist.

### 2. *Steht der Regierungsrat zu seiner Aussage, der EAP habe ausschliesslich der Region zu dienen, weiterhin?*

Der Regierungsrat steht zu seinen bisherigen Aussagen zur Funktion des Euroairport, und er wehrt sich dagegen, dass der Flughafen Basel-Mulhouse eine zusätzliche Funktion in Form eines „Überlaufs“ für Flugbewegungen erhält, die man andernorts nicht will.

### 3. *Äussert sich der Regierungsrat gegenüber dem Bund entsprechend?*

Ja, der Regierungsrat hat sich diesbezüglich in seiner Stellungnahme an das Bundesamt für Zivilluftfahrt vom 21. August 2012 klar und unmissverständlich geäussert.

Liestal, 28. August 2012

Im Namen des Regierungsrates  
die Präsidentin  
Pegoraro

der Landschreiber:  
Achermann