

# Langes Warten auf die Bahn

Die Geschichte des Schienenanschlusses für den Euro-Airport ist zäh – nun keimt Hoffnung

---

VON MAIKKA KOST  
UND ANDREA DRESCHER

---

BASEL/FREIBURG. Des einen Freud, des anderen Leid: Nach dem beschlossenen Ausbaustopp am Stuttgarter Flughafen erhält der Baden-Airport in Söllingen eine bessere Verkehrsanbindung (siehe BZ vom Mittwoch). Im Dreiländereck dagegen wartet der Euro-Airport (EAP) darauf seit 50 Jahren: So lange ist ein Gleisanschluss schon Thema von Gesprächen und Absichtserklärungen. Trotzdem kommt er nicht voran.

Dabei würde sich ein Bahnhof durchaus wieder rechnen: 4,5 Millionen Passagiere

hat der EAP allein dieses Jahr abgefertigt; die meisten für Easy-Jet. 2003 war die Bilanz weniger rosig: Die Passagierzahlen waren dramatisch eingebrochen. Inzwischen ist der EAP aber auch ein bedeutender Arbeitsplatz für 6000 Menschen, bald könnten es noch 1000 mehr sein.

„Der Bahnhof ist nach wie vor ein zentrales Projekt“, sagte somit jüngst EAP-Sprecherin Vivienne Gaskell. Und auch Ministerpräsident Günther Oettinger zeigte sich im April bei einem Besuch in der Nordwestschweiz erfreut: „Die Menschen in Südbaden nutzen den Euro-Airport. Er ist daher Bestandteil des Flughafenkonzepts Baden-Württembergs.“ Und: Damit sich der Flughafen wirtschaftlich

weiterentwickeln könne, müsse er an die Schiene angebunden werden.

---

*„Wir werden mithelfen, dass die Infrastruktur am Euro-Airport stimmt.“*

*Ministerpräsident  
Günther Oettinger im April 2008*

---

Schöne Worte, wie sie auch von anderen schon zu hören waren. „Jetzt kommt der Zug zum Flug“ oder „Über die Schiene in die Luft“, lauteten die Schlagzeilen,



**EasyJet hat dem Euro-Airport in den vergangenen Jahren zum Aufschwung verholfen. Der Anschluss des Flughafens an das Bahnnetz würde sich heute mehr denn je rechnen.**

FOTO: KLAUS RÜTSCHLIN

nachdem der damalige deutsche Bundeskanzler Helmut Kohl 1989 im Gleichklang mit Frankreichs Staatspräsident Francois Mitterand und dem Schweizer Bundespräsidenten Jean Pascal Delamuraz für einen Bahnhof am EAP plädiert hatte. Nicht ganz so aufgeschlossen gab sich Oettingers Vorgänger Erwin Teufel; aber eine grundsätzliche Beteiligung des Landes an einer Schienenverbindung stellte auch er in Aussicht. In der Schweiz und in Frankreich standen die politischen Signale für den Bahnanschluss von jeher auf Grün: 2001 einigten sich die Verkehrsminister sogar darauf, dass die Strecke bis 2010 in Betrieb gehen soll.

Passiert ist trotzdem nichts. Ein wesentlicher Grund mag gewesen sein, dass man sich nie wirklich einig war, wie Südbaden mit dem EAP verbunden werden sollte. Für die Basler war stets sonnenklar: Alles läuft über den Bahnhof SBB. Die Freiburger indes favorisieren bis heute den direkten Weg zum Flughafen – über die Brücke in Neuenburg. Daran wären auch die Franzosen interessiert, käme so doch gleich die S-Bahn-Verbindung zwischen Mulhouse und Freiburg zu Stande.

Alle Denkmodelle scheiterten am Geld. Je nach Variante bewegten sich die Kostenvorschläge zwischen 30 und 220 Millionen Euro. Der Logik des binationalen Flughafens entsprechend wären beim Bezahlen zunächst die Schweiz und Frankreich am Zug. Doch besonders Frankreich tut sich schwer und investiert lieber in TGV-Strecken im Elsass.

So war es nicht verwunderlich, dass auf offene Ohren stieß, was Günther Oettinger im April ankündigte: „Wir werden mithelfen, dass die Infrastruktur am Euro-Airport stimmt.“ Und: Das Land werde prüfen, ob eine finanzielle Beteiligung an der Bahnlinie zum Airport möglich sei. Zudem müsse die deutsche Bundesregierung dafür Geld bereit stellen.

Wird sich Günther Oettinger angesichts der geplanten Unterstützung für Söllingen wohl daran halten? Im Dreiländereck sind davon zurzeit nicht viele überzeugt. Schon fürchten die Kritiker, der demnächst gut angebundene Baden-Airport könnte den Euro-Airport bald klar überholen. Ohne Geld aus Deutschland aber wird nicht einmal die abgespeckte Variante der früheren Pläne machbar sein, zu der unlängst der EAP-Verwaltungsrat seine Zustimmung gegeben hat. Dieser neue Entwurf sieht eine 700 Meter lange Abweichung von der bestehenden Trasse Basel-Mulhouse vor; der einst geplante unterirdische Bahnhof ist darin zum einfachen Haltepunkt geschrumpft. Der Basler Regierungsrat, Ralph Lewin freilich sieht ganz andere Zeichen: In Basel, wo er Oettinger am Dienstag in Basel getroffen und gesprochen hat, sagte er gestern: „Ich bin zuversichtlich, dass er sein Versprechen halten wird.“

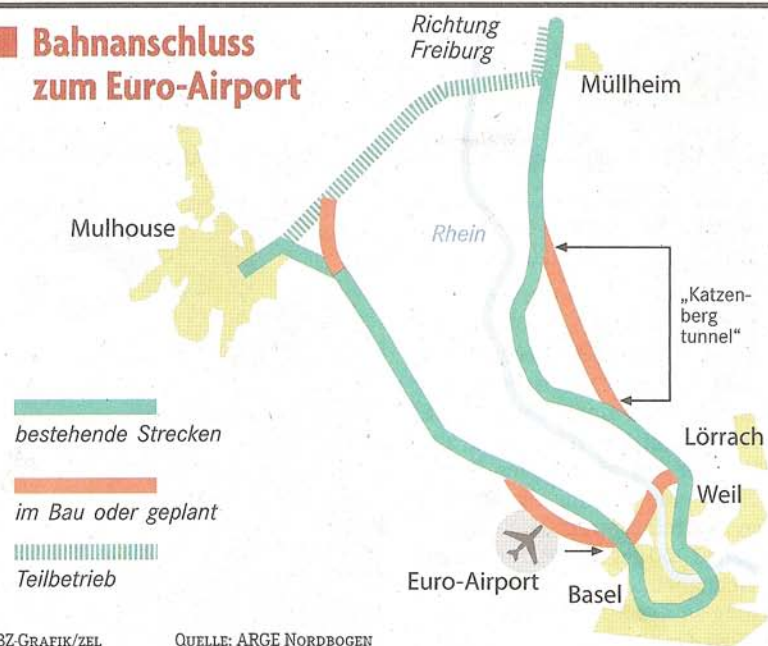
Laut Lewin wird Oettinger den ausgearbeiteten Entwurf in den nächsten Tagen zur Prüfung auf den Tisch bekommen. Weil das Finanzpaket für das Vorhaben

nur gemeinsam mit Frankreich geschnürt werden könne, gehe dieser auch an den zuständigen Präfekten ins Elsass mit der Bitte, sich der Sache erneut anzunehmen. Denn Frankreich müsse die Federführung beim Bau des Bahnhofs übernehmen, da dieser auf französischem Gebiet liege.

„Ein positives Signal aus Baden-Württemberg würde die Sache beschleunigen“, ist der Chef des Wirtschafts- und Sozialdepartements überzeugt. Bislang sind lediglich vom Schweizer Bund 25 Millionen Franken (etwa 16 Millionen Euro) zugesagt, allerdings auch nur bis 2010. „Deshalb sollten wir jetzt voranmachen“, sagte Lewin und zog den Vergleich zur Tramverlängerung nach Weil am Rhein. Solche grenzüberschreitenden Projekte dürften nicht wie normale Verkehrsvorhaben behandelt werden, sondern bräuchten Sonderbeschlüsse. Hätte es die bei der Tram nicht gegeben, wäre auch sie noch Jahre liegen geblieben.

Vorstellbar ist für Lewin übrigens, dass sich beide Basler Kantone – ähnlich wie Zürich und Genf bei ihren Flughäfen – mit jeweils vier Prozent an den Kosten beteiligen. „Auch ist nicht gesagt, dass die ganze Investition von der öffentlichen Hand geleistet werden muss.“ Vielmehr kann sich der Regierungsrat vorstellen, dass auch die Bahnen, die hinterher auf der Strecke Geld verdienen, mit einsteigen.

# ■ Bahnanschluss zum Euro-Airport



-  bestehende Strecken
-  im Bau oder geplant
-  Teilbetrieb