

Bahnanschluss zum Flughafen ist überfällig

Von Willi Rehmann

Für die Aussage von Frau Madeleine Göschke (Schutzverband EuroAirport EAP), der Bahnanschluss des EuroAirport würde eine grosse Zunahme der Passagiere und des Fluglärms bringen, gibt es keine Evidenz. Obwohl am EAP keine Bahnstation besteht und es keinen Meter Geleise gibt, sind die Flugreisenden bereits da und nehmen weiter zu. Der EAP entwickelt sein Potenzial völlig unabhängig, mit oder ohne Bahn. Offenbar ist das Verbindungsangebot am EAP sehr attraktiv. Zu beklagen ist aber die zu kleine Anzahl der ohne Auto anreisenden Flugpassagiere.

Längst ist das Verkehrsvolumen gross genug für die Bahnanbindung des EAP. In Zürich geschah der Anschluss bereits 1980, in Genf 1987. Seit über hundertfünfzig Jahren ist die Schweizer Verkehrspolitik sehr erfolgreich, weil sie die Verkehrsträger konsequent vernetzt. Flughäfen mit deutlich weniger Flugreisenden als in BSL, wie Strassburg oder Friedrichshafen, haben im Gegensatz zum EAP eine Bahnstation vor der Tür.

Die Kosten der Neubaustrecke zum EAP und der Station sind etwas höher als der Neubau der Waldenburgerbahn, aber kleiner als der Umbau des Bahnhofes Liestal auf vier durchgehende Bahngeleise. Sie sollen gemeinsam durch den französischen Staat, die Schweizerische Eidgenossenschaft, die Région Grand Est (Frankreich), die EU, den EuroAirport, den Kanton Basel-Stadt getragen werden; die genauen Anteilsquoten sind zu verhandeln.

Bahnlinie oder mehr Parkings

Am EAP bestehen jetzt bereits Tausende von Abstellplätzen. Eben wurde das neue Parkhaus F4 mit 2700 Stellplätzen eröffnet. Entsteht keine Bahnlinie zum EAP, müssen sicher weitere Autoparkings gebaut werden, die Autoflut wird zunehmen.

Die künftige Station am EuroAirport wird sich zum drittgrössten Bahnhof in Basel entwickeln.

Klüger ist es, die trinationale S-Bahn mit einem energischen Ausbauschub endlich zum EAP zu bringen. Dies wird auch der Buslinie 50 nützen, welche zeitweise überlastet fährt. Es wäre andererseits falsch, nach Beginn eines Bahnbetriebes Bus 50 ganz einzustellen. Die Linie hat sich vom reinen Flughafen- zum Quartierbus gewandelt. Ab Grenze könnte der Bus künftig alle fünfzehn Minuten zum EAP fahren, quasi in den Taktlücken der Züge.

Ab dem Dezember fährt die Tramlinie 3 ab Burgfelden-Grenze zum Bahnhof St. Louis, da erscheint eine Linienverlängerung zum EAP eine verlockende Möglichkeit. Dies wäre aber sehr teuer und kaum bezahlbar, wer will das finanzieren? Die Reisezeit von Bahnhof Basel SBB mit Tram via Bahnhof St. Louis zum EAP wäre sehr lang und völlig unattraktiv, umso mehr, als umgestiegen werden müsste.

Wichtiger Schritt für die S-Bahn

Die Bahnverbindung zum EuroAirport, direkt und schnell, ist absolut überfällig. Mit dreissig Jahren Verzug soll sie endlich realisiert werden. Die Flughafenbahn ist für die Trinationale S-Bahn Basel eher noch wichtiger als für den EAP selbst; für die S-Bahn erfolgt endlich ein Ausbauschritt. Sie stärkt die Position des Bahnhofes Basel SBB wie auch den Badischen Bahnhof.

Die zukünftige Station am EAP wird sich zum drittgrössten Bahnhof in Basel entwickeln. Pro Bahn NWCH begrüsst ausdrücklich den Bau der Bahnlinie zum EuroAirport, die Zeit ist überreif dafür!

Willi Rehmann, Binningen, ist Präsident von Pro Bahn NWCH (Nordwestschweiz)