

# Jeder Zweite soll mit dem Zug zum Flughafen

BAZ, 9. Oktober 2017

Für den Direktor des EuroAirports, Matthias Suhr, hat ein Bahnanschluss grosses Potenzial

Von Kurt Tschan

**Basel.** Die Vorprojektstudien zur Bahn-anbindung Euro Airport (EAP) werden voraussichtlich Ende des nächsten Jahres abgeschlossen sein. Diese bestätigt EAP-Direktor Matthias Suhr. Eingeleitet worden waren sie 2016. Die neue zwei-jährige Planungsphase soll dem Anschluss ein Gesicht geben. «Sie stützt sich auf die erste Mitwirkungsetappe von 2013 und beinhaltet verschiedene Arten von Studien», sagt Suhr. Evaluiert werden das Zugangebot, die Streckenführung und die Eingliederung des Bahnhofs in das Flughafengebäude.

Das 4,6 Millionen Euro teure Vorprojekt wird aber auch eine Umwelt-verträglichkeitsstudie sowie Verkehrs- und Kostenfragen beinhalten. Die ersten Ergebnisse werden zwischen April und Mai 2018 bei einem zweiten öffentlichen Mitwirkungsverfahren präsentiert. Sie dienen als Grundlage für die «enquête d'utilité publique», was einer «Vernehmlassung zur Feststellung des öffentlichen Nutzens» entspricht. Diese soll dann ein Jahr später, also 2019 erfolgen. Tatsächlich ist es höchste Eisenbahn, dass das Projekt Fahrt auf-

nimmt. Während der Bundesrat das Basler Herzstück Ende September versenkt hat, ist der Bahnanschluss Teil des 11,5 Milliarden Franken teuren Ausbaus des Schweizer Bahnnetzes. Bis zum Jahr 2035 sollen die Projekte realisiert sein.

Damit dies auch für den Bahnanschluss gilt, braucht es eine Zäsur. Das Projekt war bis dato alles andere als ein Schnellzug. Bereits die Finanzierung des Vorprojekts wurde zum Kraftakt mit Frankreich, auf dessen Territorium sich der Flughafen befindet. Frankreichs Staatskassen sind leer. Geld für regionale Projekte gibt es nur in Spardosen. Mickrige 6,8 Prozent trägt der französische Staat zu den 4,6 Millionen Euro bei. Auf Schweizer Seite sind es immerhin 38,1 Prozent. Hinzu kommen 28,3 Prozent von der EU, 10,9 Prozent wendet der Flughafen selbst auf. Den Rest übernimmt das Elsass.

## Status einer S-Bahn

Geplant ist eine neue, zweigleisige Schlaufe. Sie zweigt nördlich des Bahnhofs Saint-Louis von der Stammstrecke Basel-Mulhouse ab, führt zum Flughafen und dann nördlich wieder an die

Stammstrecke. Die Gesamtkosten für die Realisierung des sechs Kilometer langen Bahnanschlusses sollen bei 220 Millionen Euro liegen. Ob dieses Preischild in Stein gemeisselt ist, bleibt offen. «Ein wichtiges Ziel der heutigen Vorprojektstudien ist es, die Kostenfrage zu klären», betont Suhr. Was die Finanzierung anbelangt, würden die Verhandlungen unter der Schirmherrschaft der beiden Staaten Frankreich und Schweiz geführt. «In einem ersten Schritt wird eine binationale Vereinbarung über die Infrastruktur, das Rollmaterial und den Betrieb unterschrieben», bestätigt Suhr.

Wer allerdings davon ausgeht, dass der Euro Airport dereinst direkt mit Zürich-Kloten oder der Bundeshauptstadt vernetzt wird, irrt sich. Suhr freut sich zwar ausserordentlich darüber, dass der Bund eine Teilfinanzierung des Schienenanschlusses im Step 2030/35 vorsieht. Eine Anbindung an das schweizerische Schnellzugnetz ist jedoch nicht geplant. Ganz offensichtlich soll der EAP den Status eines regionalen Flughafens behalten und nicht Zürich-Kloten als Hub konkurrenzieren. «Das Projekt ermöglicht ins-

besondere eine Direktanbindung des EuroAirports an das regionale französische Netz (TER 200 und TER) und an das schweizerische (S-Bahn-)Schienenverkehrsnetz», sagt Suhr. Klar ist bereits auch, dass man «bei manchen Zügen im Bahnhof SBB umsteigen muss». Immerhin, so Suhr weiter, werden «einige Züge direkt in die Schweiz weiterfahren». Um welche Strecken es sich dabei handelt, lässt er offen. Fest steht dagegen, dass vier Züge pro Stunde in Richtung Mulhouse geplant sind. Dies würde einem Viertelstundentakt entsprechen. Um das Angebot durch direkte Züge nach Deutschland zu ergänzen, wäre der Bau des Herzstücks erforderlich. Ebenfalls vier Züge sollen jede Stunde aus Mulhouse respektive Strassburg den EAP erreichen.

## Elf Minuten Fahrzeit

Mit Blick auf die gegenwärtige Verkehrssituation am EAP wird deutlich, wie überfällig ein Bahnanschluss ist. Rund 25 000 Personen fahren täglich zum Euro Airport und zurück – entweder mit dem Bus oder dem Auto. Die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene sei deshalb auch

eines der wichtigsten Ziele des Projekts, sagt Suhr. Durch den Bahnanschluss soll der Anteil der Personen, die mit dem ÖV zum Flughafen fahren, deutlich erhöht werden. Der ÖV-Anteil für Beschäftigte soll von 17 auf 27 Prozent und für Fluggäste von 30 auf 43 Prozent erhöht werden. Die Zahl der Passagiere liegt gegenwärtig bei rund 7,3 Millionen im Jahr.

Während das Bahnprojekt endlich in die Gänge kommt, wird die Wahrscheinlichkeit, den EAP mit dem Tram zu erreichen, immer geringer. «Eins ist klar», sagt Suhr. «Am Euro Airport wollen wir primär den Bahnanschluss.» Nur durch ihn könne nämlich eine verbesserte Erreichbarkeit für die Passagiere und die Angestellten aus den wichtigsten Verkehrsknoten der trinationalen Region angeboten werden. Die Fahrt ab Basler Bahnhof SBB werde nur elf Minuten betragen. Dies sei für die Attraktivität und die Bedeutung des Standorts Dreiländereck sehr wichtig.

Eine Tramverbindung wäre deshalb nur eine Ergänzung zu einer Endstation. Wie die Verlängerung des Trams zum Euro Airport finanziert würde, sei noch offen.