

Freie Fahrt für die Bahn zum Euro-Airport

Elsässer geben ihren Widerstand gegen die Anbindung des Euro-Airports auf, weil die Bahnlinie neu über ein Viadukt führen soll.

Peter Schenk

Fast drei Jahre lang haben sich die Elsässer in und um Saint-Louis mit Nachdruck gegen den Bau eines Bahnanschlusses zum Euro-Airport (EAP) gewehrt. Schon vorher hatte Jean Ueberschlag, der langjährige ehemalige Maire von Saint-Louis, wenig Begeisterung für das Projekt gezeigt. Den Elsässern lag vor allem auf dem Magen, dass durch den geplanten Damm ihr Entwicklungsgebiet Technoport zwischen dem Bahnhof von Saint-Louis und dem Flughafen in zwei Teile geschnitten wird.

170 Meter langes Viadukt schafft geforderte Öffnung

Nun hat die französische Bahngesellschaft SNCF akzeptiert, die Bahnlinie beim Technoport über ein 170 Meter langes Viadukt zu führen. Alain Girny, Präsident von Saint-Louis Agglomération, dem zuständigen südsässischen Zweckverband, freut sich: «Das ist eine schöne Öffnung. Damit sehen wir keine Probleme mehr. Wir haben der SNCF in einem Brief mitgeteilt, dass wir so mit dem Bahnanschluss einverstanden sind.»

Im Rahmen der letzten Vernehmlassung 2018 hatten sich der Zweckverband und weitere südsässische Gemeinden wie Saint-Louis gegen das Vorhaben ausgesprochen. «Nachdem wir unseren Widerstand formuliert hatten, ging es auf einmal sehr schnell vorwärts», sagt Girny. Das Trasse war zwar ursprünglich bereits vom Staat festgelegt worden und der Bau hätte nicht grundsätzlich verhindert werden können. Wären die betroffenen Gemeinden aber dagegen gewesen, hätte dies zu erheblichen Verzögerungen führen können.

Was das Viadukt kostet, kann Girny nicht sagen. Er glaubt aber, dass sich etwaige Mehrkosten sehr im Rahmen halten. «Der ursprüngliche Kostenrahmen für den Bahnanschluss sollte eingehalten wer-



1980 durchschnitt Bundesrat Leon Schlumpf feierlich das Band zur neuen SBB-Linie Zürich-Flughafen. Wann ist der Basler Euro-Airport dran?

Bild: Keystone (Opfikon, 29. Mai 1980)

den können, weil die SNCF an anderen Stellen einspart.» Laut Vivienne Gaskell, EAP-Medien-sprecherin, werden diese nach den ökonomischen Bedingungen von Juni 2017 auf 250 Millionen Euro geschätzt. Für das Viadukt gebe es verschiedene technische Lösungen. «Die definitive Lösung wird im Rahmen der Finanzierung des Gesamtprojekts entschieden.»

Neues Einkaufszentrum soll 2024/25 eröffnet werden

Auf den 90 bis 100 Hektaren des Technoports, die dem Flughafen gegenüber oder südlich davon liegen, befindet sich die alte Kiesgrube von Saint-Louis. Die südlichsten 20 Hektaren wurden bereits wieder aufgefüllt. Hier ist bis 2024 oder 2025 das 40 000

Quadratmeter grosse Einkaufszentrum Unibail geplant. Auf dem restlichen Gelände soll ein

«Wir haben der SNCF in einem Brief mitgeteilt, dass wir so mit dem Bahnanschluss einverstanden sind.»

Alain Girny

Präsident des Zweckverbands Saint-Louis Agglomération

Park entstehen. Vorgesehen sind ferner Dienstleistungsbetriebe, Hotels, ein kleiner Golfplatz mit neun Löchern und weitere Freizeitanlagen.

Alain Groff, Leiter Mobilität im Basler Bau- und Verkehrsdepartement, geht davon aus, dass die Investitionskosten mit Brücke statt Damm etwas höher ausfallen dürften. «Es ist aber nicht ungewöhnlich, dass ein solches Projekt optimiert werden muss, damit es die Interessen der betroffenen Gebietskörperschaften besser berücksichtigt.» Dass die Mehrkosten das Projekt gefährden könnten, glaubt er nicht. «Die Optimierung der Trasseeführung dient der Akzeptanz des Projekts in der Region. Sie dürfte die Wahrscheinlichkeit, dass es umgesetzt

wird, eher verbessern als verschlechtern.» Laut Groff ist das Interesse am Bahnanschluss bei den nationalen Akteuren auf französischer Seite in den vergangenen 18 Monaten stark gestiegen. Zurückzuführen sei dies auf die «grosse Überzeugungsarbeit der französischen und Schweizer Partner». Der französische Staat habe Verhandlungen zur Finanzierung mit dem Schweizer Bund aufgenommen – geführt werden sie hier vom Bundesamt für Verkehr (BAV).

Beitrag aus der Schweiz wurde verdoppelt

Der Finanzierungsschlüssel soll laut BAV-Medienstelle in einer Vereinbarung festgelegt werden. «Es dürfte kaum mit einer Einigung im laufenden Jahr zu rech-

nen sein.» Auf Schweizer Seite haben sich die finanziellen Voraussetzungen für das Projekt verbessert. So beschlossen die Schweizer Räte vor kurzem, die finanziellen Mittel des Bundes für die drei grenzübergreifenden Projekte Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, Ausbau der S-Bahn im Wiesental und EAP-Bahnanschluss von 100 Millionen Franken auf 200 Millionen Franken zu verdoppeln. Der Löwenanteil davon würde in den Bahnanschluss fliessen.

Laut EAP ist für 2020 eine Vernehmlassung (enquête d'utilité publique) zur Gemeinnützigkeit des Projektes geplant. Mit den Bauarbeiten soll 2024 begonnen werden; die voraussichtliche Inbetriebnahme soll 2028 erfolgen.