

Mit dem Zug zum Flug

Autor(en): Elias Kopf
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 2012

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/ff9bd0b9-2066-4fdb-aa7d-a695fb8758b0>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

IM FLUGZUG ZUM FLUGZEUG

Wie Zürich-Kloten und Genève Aéroport soll bis 2020 auch der EuroAirport an das Bahnnetz angeschlossen werden. Damit will man Passagiere und Mitarbeiter stärker als bisher von der Strasse auf die Schiene holen

«Wer nur bis zur eigenen Türschwelle schaut, wundert sich vielleicht, wieso die Schweiz für den Bahnanschluss eines Flughafens in Frankreich Geld in die Hand nehmen soll», meint Antje Hammer. Doch für die Mobilitätsexpertin, die beim Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt (BVD) das Flughafendossier betreut, ist klar: «Die beiden Basel werden langfristig nur prosperieren, wenn es mit der gesamten Region am Oberrhein aufwärtsgeht.» Und da könne es nur zum Vorteil gereichen, punkto Mobilitätsangebot gleich lange Spiesse wie andere europäische Flughäfen zu haben: «Auch wir Baslerinnen und Basler finden es ja immer sehr komfortabel, wenn wir mit dem Flugzug direkt nach Kloten reisen können.»

Der EuroAirport gilt als einer der drei Schweizer Landesflughäfen, obwohl er vollständig auf französischem Gebiet liegt. Aufgrund des französisch-schweizerischen Staatsvertrags von 1949 geniesst er zweiseitlichen Status und ist einer binationalen

Verwaltung unterstellt. Auch angesichts des grenzübergreifenden Einzugsbereichs und der Herkunft der rund hundertdreissig auf dem Flughafenareal tätigen Firmen steht die Weiterentwicklung des EuroAirports als elsässisch-baslerisch-badisches Gemeinschaftsprojekt ausser Frage. Laut einer 2009 durchgeführten Studie sind um den Flughafen herum über 27 000 Arbeitsplätze mit einem jährlichen Produktionswert von 4,8 Milliarden Franken und einer Lohnsumme von 1,2 Milliarden Franken angesiedelt. Über neunzig Prozent des Umsatzes werden von schweizerischen Unternehmen generiert, wie Vivienne Gaskell, Kommunikationsverantwortliche des EuroAirports, bestätigt.

Der trinationale Charakter des Flughafens spiegelt sich auch in den Passagierzahlen. Von den 2011 über fünf Millionen Passagieren stammen 27 Prozent aus Frankreich, 21 Prozent aus Deutschland und 52 Prozent aus der Schweiz. Mit Bussen des öffentli-

chen Verkehrs lässt sich der EuroAirport vom Bahnhof SBB aus bequem erreichen; die Anfahrt mit dem im 7,5-Minuten-Takt verkehrenden Basler Flugbus nimmt bloss eine Viertelstunde in Anspruch. Doch weil sich der Wechsel des Verkehrsmittels mit Reisegepäck und erneutem Lösen einer Fahrkarte umständlich gestaltet, steuern viele Passagiere lieber im Auto den Flughafen an.

Allerdings will man nicht nur den Passagieren, sondern vor allem auch den Arbeitnehmerinnen rund ums Flughafengelände eine attraktive ÖV-Lösung anbieten und so den Pendlerverkehr möglichst von der Strasse auf die Schiene verlagern. Studien zufolge liesse sich der Anteil der ÖV-Nutzer durch eine Schienenanbindung des Flughafens bei den Beschäftigten von aktuell 17 auf 27 Prozent, bei den Passagieren von 30 auf 43 Prozent steigern. Hinzu kommt die Stärkung der Region als Unternehmensstandort, von der vor allem Basel profitieren könne, wie Gaskell überzeugt ist: «Eine direkte Bahnverbindung zum EuroAirport ermöglicht es diesem Wirtschafts- und Messezentrum, im Wettbewerb um die Ansiedlung international vernetzter Firmen punkto Erreichbarkeit mit konkurrierenden Standorten gleichzuziehen.»

Angesichts dieser vielfältigen Vorteile wundert man sich, dass die Schienenanbindung nicht schon längst erfolgt ist. «Auf technischer Ebene stellt der Bahnanschluss kein Problem dar. Knackpunkt ist die Finanzierung des rund 260 Millionen Franken teuren Projekts», erklärt BVD-Expertin Hammer. Basel-Stadt und Baselland haben je 10 Millionen Franken zugesagt, weitere 25 Millionen Franken sollen aus der Bundesschatulle fließen. Auch das Département Haut-Rhin will umgerechnet 12 Millionen Franken beisteuern. Ein deutscher Beitrag in gleicher Höhe ist zurzeit noch in der Schwebe, und die offiziellen Finanzierungsverhandlungen insbesondere unter den französischen Partnern finden erst 2013 statt.

Obwohl die Planung nach französischem Recht verläuft, da die neue Bahnlinie vollständig im Elsass liegt, wird das Projekt von einem trinationalen Lenkungsausschuss unter der Schirmherrschaft des Präfekten der Region geleitet. Um dem gleichwertigen Einbezug aller Anrainer des Flughafens Rechnung zu tragen, ist ausserdem eine öf-



fentliche Anhörung gemäss der Konvention über grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfungen vorgesehen. Trotz dieser direkten Einbindung können die beiden Basel nicht unabhängig agieren: Bei einem Vorhaben vom Kaliber eines Landesflughafens ist das Eidgenössische Verkehrsdepartement zuständig.

Allzu lange dürfte es nicht mehr dauern, bis die ersten S-Bahn-Züge am EuroAirport haltmachen. Die Planung komme gut voran, erklärt Flughafensprecherin Gaskell. Vorgesehen ist der Bau eines Trasseabschnitts von sechs Kilometern Länge, der als Abzweigung von der bestehenden Verbindung Basel-Mulhouse direkt zum Flughafenge-

Während im benachbarten Zürich das Problem des Fluglärms für rote Köpfe sorgt, ist dieses Thema im Zusammenhang mit dem Bahnanschluss des EuroAirports kaum relevant. Denn bei diesem Projekt geht es vorwiegend um die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Die in den Jahren 2011 und 2012 durchgeführten Ver-



Aufwendig mit Gepäck und separatem Billett: Umsteigen in den Flugbus am Bahnhof SBB

bäude führt. Dort sollen pro Stunde sechs S-Bahn-Züge von Basel und vier Regionalzüge von Mulhouse den Flughafenbahnhof bedienen. Gaskell rechnet mit der Realisierung des Bauvorhabens zwischen 2018 und 2020. Langfristig könnten auch Hochgeschwindigkeitszüge angebunden werden.

kehrsstudien zeigen, dass der Flugzug jährlich etwa 175 000 zusätzliche Passagiere bringen dürfte, was einem Zuwachs von bescheidenen 3,5 Prozent entspricht.