

Gemeindeverbund Flugverkehr

der Gemeinden Aesch, Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Lauwil, Oberwil, Reigoldswil, Reinach und Schönenbuch

Grundsatzhaltung zum geplanten Bahnanschluss

AUSGANGSLAGE

Die Idee, den EuroAirport an die Eisenbahn anzuschliessen, besteht schon seit Jahrzehnten. Im 2010 hat sich dieses Ziel etwas konkretisiert: Im Juni 2010 wurde offiziell der Projektneustart in Angriff genommen. Der Bund hat daraufhin bereits eine Kostenbeteiligung von CHF 25 Millionen Schweizer Franken in Aussicht gestellt (Förderung des Hochgeschwindigkeitsnetz-Anschlusses) und im Oktober 2010 wurde der Förderverein „EuroExpress“ für den Bahnanschluss des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ins Leben gerufen. Unterdessen haben auch die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt eine Kostenbeteiligung von je 10 Millionen Schweizer Franken in Aussicht gestellt. Neben Frankreich soll sich auch Deutschland an den Investitionskosten von 200 bis 330 Millionen beteiligen. Gemäss dem publizierten Zeitplan soll bereits im 2014 mit dem Bau begonnen werden und im 2017 der erste Zug am EAP einfahren.

ERWÄGUNGEN

Der EAP will einen eigenen Bahnhof und damit direkt per Bahn erreichbar sein. Profitieren davon sollen die Passagiere, welche per Zug direkt zum Flughafen gelangen können, aber auch die am EAP Berufstätigen, welche, anstatt mit dem Auto, mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit fahren können.

Der Wunsch des EAP weckt, wie es scheint, Begeisterung, zumal er die individuelle Anreise per Auto reduzieren und stattdessen die Anreise per ökologisch sinnvoller Bahn fördern will. Die Projektidee erscheint unter dem Aspekt des Umweltschutzes derart bestechend und erstrebenswert, dass kaum eine kritische Stimme zu hören ist und sowohl Basel-Landschaft, Basel-Stadt wie auch der Bund bereits ihre finanzielle Unterstützung zugesichert haben. Verfolgt man das Projekt hat man fast schon den Eindruck, der Bahnanschluss ist bereits beschlossene Sache. Und dabei existiert im Grunde lediglich die Projektidee und eine Linie auf einer Landkarte, welche die Bahnlinie zum EAP darstellt. Und von den nötigen finanziellen Mitteln für das Projekt ist im Januar 2012 erst Drittel beisammen.

Der GVF ist aufgrund der vorliegenden spärlichen Informationen skeptisch und im Hinblick auf die Auswirkungen, welche der Bahnanschluss auf die Flugbewegungen und den Fluglärm haben wird, auch besorgt. Eine kritische Auseinandersetzung mit dem Projekt seitens der Regierungen BL und BS wie auch des Bundes wird vermisst.

Welches Ziel verfolgt der EAP tatsächlich mit dem Bahnanschluss? Der Nutzen für die Arbeitnehmer am EAP ist als äusserst gering einzustufen und ein fadenscheiniges Argument der Befürworter: für den Grossteil der Mitarbeiter ist der Weg vom geplanten Bahnhof bis zu ihrem Arbeitsplatz zu weit, als dass sie auf das Auto verzichten würden. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die Schiene kann kaum der zentrale Ansporn des EAP sein. Zumal der EAP bereits heute im 7 Minuten-Takt vom Bahnhof SBB bequem mit dem öffentlichen Bus erreichbar ist. Der EAP ist der Meinung, dass dies keine angemessene Anbindung des Flughafens an den öffentlichen Verkehr darstellt, insbesondere aus dem Südsass und Südbaden.

Mit dem Bahnanschluss soll die Erreichbarkeit aus der Schweiz, Frankreich und Deutschland verbessert werden; zunächst für den Regionalverkehr (ab 2017), dann aber auch für den Fernverkehr mit TGV-Anschluss (ab 2030). Als Argument für den Bahnanschluss wird auch die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens ins Feld geführt.

Verbesserung der Erreichbarkeit

Die angestrebte Verbesserung der Erreichbarkeit mittels öffentlichem Verkehr klingt an sich gut, doch sind viele Details zum Betrieb der Bahnlinie nicht geklärt, die es erst ermöglichen zu beurteilen, ob tatsächlich eine Verbesserung und ein Komfortgewinn für Flugpassagiere und Flughafenmitarbeiter erzielt werden können:

Umsteigen am Bhf SBB

Aus Schweizer Sicht ist eine Verbesserung nur gegeben, wenn eine direkte Anbindung des EAP aus der Schweiz eingerichtet wird. Eine solche ist jedoch nicht selbstverständlich und auch nicht gesichert:

Wer betreibt die Linie zum Flughafen?	▪ Es ist nicht geklärt, ob die Schweizer Intercity/Interregionale Züge (z.B. von Zürich oder Bern) direkt bis zum EAP durchfahren können. Damit wird ein Umsteigen notwendig, wie heute bei der bestehenden Busverbindung. ▪ Für umsteigefreie Anbindung ans Schweizer Bahnnetz müssen spezielle Lokomotiven eingesetzt werden, die auf franz. Netz fahren können (Stromversorgung).
Umsteigen am Bahnhof SBB	▪ Muss auf die französische S-Bahn umgestiegen werden (was einen grossen Zeitverlust bedeutet) oder wird die Regio-S-Bahn wieder in Betrieb genommen?
Komfortgewinn	▪ Für die Schweiz, insbesondere für Basel-Landschaft und Basel-Stadt, ist der Komfortgewinn gering. Die bestehende Busverbindung der Linie 50 mit einem 7 Minutentakt sorgt für eine schnelle und bequeme Verbindung zum Flughafen mit einer sehr kurzen (Umsteige-) Wartezeit sowie kurzen Wegstrecken. Mit der Bahn ist bestenfalls ein 15 Minutentakt möglich.

Rentabilität

Kann der Bahnanschluss rentabel betrieben werden?	▪ Die Rentabilität hängt davon ab, wer die Linie betreibt, ob sie als S-Bahnlinie bis Mulhouse geführt wird,
Verkehrserhebung	▪ Zur Bestimmung des Bedarfs, und damit der Rentabilität, ist eine Verkehrserhebung durchzuführen. Diese sollte Aufschluss geben, wie die Passagiere zum EAP gelangen (sog. Modal-Split: Anteil Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr). Ausserdem sollten die Passagiere nach Herkunft (D, F und CH) aufgeschlüsselt werden.
Betriebskosten	▪ Wurden die Betriebskosten bestimmt?
Kosten-Nutzen-Verhältnis	▪ Der Nutzen ist aus Sicht der Schweizer Anreisenden im Vergleich zu den Investitionskosten nicht sehr hoch.

S-Bahn und Station Morgartenring

Die „Grüne Linie“ (S-Bahn), welche das Fricktal in einer direkten Zugverbindung mit Mulhouse verband, wurde im 2008 von Frankreich einseitig aufgelöst. Seither fahren französische Züge von Mulhouse bis zum Französischen Bahnhof beim Bahnhof SBB, wo die Passagiere auf SBB-Züge umsteigen müssen. Egal welche Lösung für den Betrieb der Bahnlinie zum EAP gewählt wird, müsste der Taktfahrplan zwischen dem Flughafen (resp. Mulhouse) und dem Bahnhof SBB verdichtet werden. Diese Verdichtung könnte jedoch im Bereich Morgartenring zu Kapazitätsproblemen führen. Diese könnte wiederum die S-Bahnhaltestelle am Morgartenring, welche für Allschwil von grosser Bedeutung ist, gefährden.

Wettbewerbsfähigkeit

Wie es scheint, will der EAP die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens nicht nur sichern, sondern steigern. Durch den Bahnanschluss mit TGV vergrössert der EAP sein Einzugsgebiet erheblich: Der EAP spricht von 3 Millionen potentiellen Kunden, welche im Südsass und Südbaden erschlossen werden. Damit wird jedoch auch eine Steigerung der Flugbewegungen einhergehen. Sogar die Stadt Strasbourg hat Interesse an einem TGV-Anschluss am EuroAirport. Dadurch würde die Bahnfahrt auf unter eine Stunde reduziert und der EAP würde zum „Hausflughafen“ von Strasbourg werden; mit allen negativen Konsequenzen betreffend der Anzahl Flugbewegungen und der Lärmbelastung.

Mit der Anbindung ans Schienennetz und der Ausweitung des Einzugsgebiets sollen die Passagierzahlen erhöht werden, was in der Folge zu einem Ausbau des Destinationenangebots und letztlich zu einer Steigerung der Flugbewegungen und des Fluglärms führen wird. Dies zum Schaden der flughafennahen Gemeinden in Frankreich und der Schweiz (Allschwil, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch).

Gegen die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit des EuroAirports ist nichts einzuwenden. Es sollte jedoch auch gestattet sein, im Hinblick auf eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, was wohl zwangsläufig zu einer Erhöhung der Flugbewegungen und damit des Fluglärms führen wird, das Bahnprojekt kritisch zu betrachten. Das Gleiche gilt für den Bahnanschluss hinsichtlich der Verbesserung der Erreichbarkeit. Der Bahnanschluss alleine bringt noch keine Verbesserung. Diese kann nur erreicht werden, wenn die Fragen betreffend Bahnbetrieb, Anschluss ans Schweizer Bahnnetz und an die S-Bahn, des Umsteigens, des Fahrtakts etc. geklärt sind.

Kann beim Bahnanschluss tatsächlich von Nachhaltigkeit im eigentlichen Sinn gesprochen werden, wenn

- a) viele Fragen zum Bedarf, zum Betrieb der Linie, zur Rentabilität unbeantwortet sind
- b) der Bahnanschluss zwangsläufig zu einer Steigerung der Flugbewegungen und damit des Fluglärms führen wird
- c) keine Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegt, welche Aufschluss gibt zu den Umweltauswirkungen.

Forderungen

Aus den oben gemachten Überlegungen zum Bahnanschluss ergeben sich folgende Forderungen, ohne die eine fundierte Befürwortung des Bahnanschlusses nicht möglich ist:

- Der wirtschaftliche Nutzen für den EuroAirport muss nachgewiesen werden.
- Der Bedarf resp. der Nutzen für die Schweizer Bahnreisenden muss nachgewiesen werden. Die Frage, wer und wie (Konzept) die Bahnlinie zum EAP betreibt, muss geklärt werden.
- Die Absichten des EAP sollen offen und ehrlich dargelegt werden, v.a. hinsichtlich des erwarteten Anstiegs des Flugverkehrs.
- Der Bahnanschluss darf die S-Bahn und insbesondere den S-Bahnanschluss Allschwil resp. S-Bahnstation am Morgartenring nicht gefährden.
- Die Frage zum Bahnanschluss zeigt, dass die Diskussion um das uneingeschränkte Wachstum des EuroAirports geführt werden muss. Wem gehört der EAP resp. für wen ist er da? Wie gross muss der EAP sein, um die Bedürfnisse der Nordwestschweiz abzudecken?
- Wenn die Bevölkerung den wirtschaftlichen Interessen des EAP entgegenkommen und den Bahnanschluss finanziell unterstützen soll, muss der EAP im Gegenzug auch dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Ruhe entgegen kommen.
- Es sind verbindliche Zusagen zum Lärmschutz zu machen, insbesondere muss die Nachtruhe am EAP zum Schutz der Bevölkerung ausgeweitet werden.
- Es ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, welche
 - a) detailliert Aufschluss gibt über die Umweltauswirkungen des Bahnanschlusses im Hinblick auf den Flugverkehr,
 - b) Alternativen zum Bahnanschluss in Betracht zieht
 - c) Massnahmen zur Abschwächung der Auswirkungen aufzeigt.

22.03.2012
Andreas Dill

Mit Beschluss der Steuergruppe vom 12.03.2012 genehmigt