

Bahnanbindung

Die Bahnanbindung Basel SBB - EuroAirport



Seit vielen Jahren plant und kämpft der EuroAirport für eine Bahnanbindung des Flughafens. Denn seit seiner Existenz ist dieser Airport nur über die Strasse erreichbar und damit abhängig vom zunehmenden Verkehrsfluss. Die Busse (und vor allem ihre Passagiere) erleiden immer mehr Verspätungen, wenn sie im Verkehrsgewühl nur noch schlecht vorankommen. Diese Umstände und vor allem ökologische Gründe sprechen klar für eine Bahnanbindung, denn die SNCF-Bahnlinie Basel – Paris führt nur wenige hundert Meter am EuroAirport vorbei. Das Projekt beinhaltet grob gesagt 6 Km Schienenstränge (in Doppelspur) für eine Abzweigung von der Hauptlinie, plus Bahnhof und Fussgänger Verbindung zum Passagierterminal.

Wenn Sie mehr über den Projektfortschritt erfahren möchten, konsultieren Sie bitte die Website:

<https://www.euroairport.com/de/event/Neue-Bahnanbindung-EuroAirport,313391.html>

Bis jetzt hat dieses Projekt regelmässig mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, und vor allem die Frage der Finanzierung ist noch zu lösen. Und nun gesellt sich ein neues Problem dazu: Seitens der linken und grünen Parteien in Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird gegen diese Anbindung opponiert. Deren Argumente können wir hingegen in diesem Factsheet leicht zerpfücken.

Wir argumentieren aber explizit nur für die Schweiz, die schweizer Passagiere sowie für die Airlines, die unter schweizerischen Verkehrsrechten operieren. Die Verkehrsverhältnisse in Frankreich und Deutschland sind anders als in Basel.

Behauptung	Realität
Auf die Bahnanbindung kann problemlos verzichtet werden.	<p>Dazu müsste allerdings die Busverbindung massiv ausgebaut werden, um dem Passagieraufkommen und den Arbeitswegen der Flughafen-Angestellten aus der Schweiz gerecht zu werden. Möglich wäre das über höhere Frequenzen und/oder grössere Busse.</p> <p>Allerdings sieht heute das Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt keine Veranlassung, die Buskapazität auf den EAP zu erhöhen. Das ist nichts anderes als eine indirekte Förderung des Individualverkehrs – ist das tatsächlich im Sinne der roten und grünen Parteien?</p> <p>Mit dessen unumgänglichen Zunahme werden hingegen zusätzliche Parkhäuser auf dem EAP irgendwann unabdingbar. Es sei aber daran erinnert, dass bei der Projektierung des bisher einzigen Parkhauses im französischen Sektor eine SP-Grossrätin dagegen interpellierte.</p>
Schweizerische IR/IC- und französische TGV-Züge verkehren nicht auf der Flughafen-Linie, sondern nur S-Bahnen und TER-Züge.	<p>Das ist richtig. Die SBB wird keine IR/IC-Züge einsetzen, einerseits wegen des sicher zu geringen Passagieraufkommens und andererseits wegen der anderen Systeme in Frankreich: Stromspannungswechsel (heutzutage allerdings kein Problem mehr), andere Sicherheitssysteme wie Streckensicherung. Zudem müsste auf dem EAP ein Richtungswechsel zurück nach Basel vorgenommen werden – fahrplantechnisch problematisch; auf dem EAP ist nämlich nur ein Durchgangsbahnhof geplant.</p> <p>Für Passagiere ausserhalb der Region Basel gilt daher: umsteigen in einen Regionalzug. Hingegen dürften einzelne S-Bahn-Züge aus der Region Basel direkt dorthin verkehren, und es ist auch nicht ausgeschlossen, dass französische Fernzüge dereinst via EuroAirport operieren könnten.</p>

Bahnanbindung

Warum bringt es die SBB denn nicht fertig, IR/IC-Züge zum Flughafen weiterzuführen?

Die Situation des EuroAirport ist nicht vergleichbar mit derjenigen in Zürich. Ab Zürich HB führen praktisch sämtliche Züge in Richtung Romanshorn, St. Gallen und Konstanz durch den Flughafen-Bahnhof Kloten. Damit können alle IR/IC-Züge in diese Richtung mit einem hohen Verkehrsaufkommen ohne Umstellung via Zürich Airport verkehren.

Genève-Cointrin hingegen ist ein Kopfbahnhof, aber immerhin ist dieser auf Schweizer Gebiet.

Warum das in Basel keinen grossen Sinn machen würde, lesen Sie im vorherigen Argument.

Ein Flughafenzug stellt keine Verbindungen vom Terminal zum Maintenance-Zentrum und Frachtterminal sicher.

Der Zug verkehrt tatsächlich nur bis zum Terminal. Von dort aus können Shuttlebusse für eine günstige und schnelle Verbindung zum Frachtterminal und zum Maintenance-Zentrum eingesetzt werden – wie übrigens in Zürich und Genf auch.

Der Nordwesten der Stadt verliert eine Zustiegmöglichkeit.

Tatsächlich kann heute an den Stationen Brausebad, Kannenfeldplatz, Wasenboden und Wilhelm-Klein-Strasse zugestiegen werden. Damit wird die Psychiatrische Universitätsklinik, ein Altersheim sowie das Casino und das Airport-Hotel durch die Buslinie 50 bedient.

Ein Flughafenzug könnte jedoch via Bahnhof St. Johann verkehren und damit die Zustiegmöglichkeit ab Basel-Nordwest gewährleisten. Dieser Punkt ist zur Zeit noch nicht festgelegt. In der Planung des Herzstücks (welches in die Infrastruktur-Planung des Bundes per 2035 und dessen Projektierungskredit am 4. Juni 2019 aufgenommen wurde) werden zusätzliche Haltestellen evaluiert.

Zudem: als Teil des sogenannten Herzstücks offeriert dieser Zug zudem auch effiziente Verbindungen ab anderen Stadteilen, z.B. Basel-Bad Bahnhof.

Die Fahrt mit dem besten Linienbus ab Bahnhof SBB zum Flughafen dauert nur unwesentlich länger als eine Bahnverbindung.

Morgens um 5 Uhr mag diese Behauptung zutreffen, aber sicher nicht in den Stosszeiten, z.B. im Feierabendverkehr. Dann ist der Bus ein Strassenbenützer wie ein normaler Privatwagen, und er steht dann auch mit diesen zusammen im Stau.

Bis jetzt gibt es nur eine einzige Strassenverbindung ab Basel zum EuroAirport. Bei einer Sperrung wegen eines Unfalls oder bei einem Stau gibt es dann keine Verbindung mehr! Als im Frühjahr 2017 auf der Autobahn N2 ein Fahrzeug in Brand geriet und der Autobahnverkehr während Stunden zum Erliegen kam, kollabierte auch der gesamte Autoverkehr in Basel. Der Stau reichte bis zum Passagierterminal des EuroAirport. Die beste und schnellste Verbindung zur Stadt war dann zu Fuss – mit Koffer.

Eine Änderung dieses Zustandes ist also nur mit dem Flughafenzug möglich.

Die Kapazitätzunahme beim Bahnanschluss generiert automatisch mehr Passagiere (1).

Ganz klar, ein Regionalzug hat eine ungleich höhere Kapazität als der Linienbus Nr. 50 ab Basel SBB, der während praktisch zwei Dritteln des Tages überfüllt ist. Sitzplätze sind meistens keine mehr zu finden, aber dafür segeln in den Kurven und bei Stopps all die Rollkoffer führerlos durch die Kabine. Keine wirkliche Motivation für die Flugpassagiere, den öffentlichen Linienbus zu benutzen!

Ob Passagiere aufgrund der Kapazitäts-Knappheit in den Linienbussen auf ihre Flugreisen verzichten oder stattdessen ab ZRH fliegen werden (Achtung: St. Florians-Prinzip!), ist sehr zu bezweifeln. Vielmehr fahren sie dann mit dem Taxi zum EuroAirport oder lassen sich durch Freunde dorthin bringen. Und wieder abholen.

Der Umkehrschluss jedoch, dass die Erhöhung der Kapazität automatisch zu einer Zunahme des Flugverkehrs führt, ist eine eher abenteuerliche Behauptung, die keiner Prüfung standhält.

Bahnanbindung

Die Bahn konkurrenziert die Bahn (nach Paris).

Original-Zitat Göschke, Leserbrief BaZ vom 5.12.2018: „(,,,) Man will (mit der Bahn) bei Kurzstrecken die Verlagerung aus der Luft auf den TGV bekämpfen; also Bahn gegen Bahn, ökologisch fragwürdig.“

Ein Argument, das jegliche Logik vermissen lässt. Zur Illustration dieses absurden Gedankengangs hier eine erfundene Geschichte: Eine Kundin auf dem Bahnweg nach Paris sieht den EAP vorbeiziehen (der TGV wird am EuroAirport ja nicht anhalten) und entschliesst spontan, für ihre nächste Paris-Reise einen Flug zu buchen.

Kein weiterer Kommentar nötig!

Der aus der Flughafenbahn resultierende Bahnlärm stört die Anwohnerinnen und Anwohner.

Zum ersten Mal wird erwähnt, dass offenbar auch die Bahn Lärm erzeugt, wobei der intensive Nacht-Güterverkehr durch das Ergolzthal in dieser Diskussion vollständig ausgeblendet wird.

Noch ist jedoch nicht klar, inwieweit der Hauptteil dieser neuen Verbindung unterirdisch verlaufen wird.

Die Kapazitätzunahme beim Bahnanschluss generiert automatisch mehr Passagiere (2) – Stichwort Verkehrsverlagerung ab ZRH.

Der Flughafen Zürich-Kloten platzt aus allen Nähten. Slots sind Mangelware, und es liegt die Erwartung in der Luft, dass eines Tages Teile des Leisure-Verkehrs auf andere Flughäfen verlagert werden könnten, z.B. auf den EuroAirport. Dass jedoch laufend neue Linien- und Nichtlinienflüge ab ZRH operieren und offenbar problemlos Slots erhalten, ist allerdings ein anderes Thema!

Die Bahn-Anbindungsgegner argumentieren nun, dass ein Flughafen-Zug mit seiner Steigerung der Verkehrskapazität dann Steigbügelhalter für eine Verkehrsverlagerung ab Zürich sein würde.

Das ist, mit allem Respekt, ausgemachter Blödsinn! Denn wieviele Passagiere auf welchen Flugzeugen nach irgendwohin reisen, hängt von vielen Faktoren ab, aber sicher nicht vom Flughafen-Zug. Bereits jetzt reicht nämlich das Einzugsgebiet einer EasyJet oder Wizz Air bis weit in die Schweiz hinein. Diese Passagiere fliegen nicht wegen (oder trotz) der Verkehrsanbindung ab Bahnhof SBB, sondern weil sie mit einer bestimmten Airline zu einem bestimmten Preis an eine bestimmte Destination fliegen wollen, und dieser Flug verkehrt nun mal ab dem EAP. Und wenn eine Airline Flüge ab BSL oder MLH auflegen will, so wird sie dies ebenfalls kaum wegen eines Flughafen-Zuges tun!

Zürich ist und bleibt nun mal ein attraktiverer (interkontinental-) Airport als der EuroAirport – die Flughafengegnerinnen mögen sich freuen – und eine Verlagerung von dort nach Basel hat noch nie stattgefunden; hingegen schon viele Abwanderungen von Basel nach Zürich.

Dass also das Flugverkehrsaufkommen wegen einer Bahnanbindung stark zunehmen wird, ist ein an sehr langen Haaren herangezogenes Argument: **Diese Bahnanbindung wird definitiv keinen oder nur einen marginalen Flug-Mehrverkehr generieren**, jedoch die Abhängigkeit des Flughafens vom Strassenverkehr massiv reduzieren.