



Flughafen-Bahn in der Kritik

Die neue Verbindung verschlechtert die Situation für Reisende aus der Schweiz, sagt eine Expertengruppe.

Bild: Max Galli/Laif/Keystone

Benjamin Wieland

In zehn Minuten bequem vom Bahnhof Basel SBB zum Flughafen fahren – das versprechen die Promotoren des Bahnanschlusses zum Euro-Airport (EAP). Eine Expertengruppe steht dem Vorhaben jedoch kritisch gegenüber. Sie sagt: Der Bahnanschluss macht die Reise zum Flughafen nicht komfortabler. Im Gegenteil: Für neun von zehn Fluggästen aus der Schweiz verschlechtert sich die Situation.

Das Neubauprojekt wurde 2021 der Öffentlichkeit vorgestellt. Geplant ist eine sechs Kilometer lange Strecke, die an die Linie Saint-Louis-Mulhouse anknüpft. Laut der Expertengruppe entstehen damit mehrere Probleme.

Ein grosser Teil der per Bahn Anreisenden müsste künftig in Basel SBB mühsam umsteigen und bis zu zwei Grenzübertritte vollziehen. Und: Würde der 50er-Bus eingestellt, wie das im Zuge der per 2030 angestrebten Inbetriebnahme des Bahnausbaus vorgesehen ist, wäre das negativ für die meisten, die von Basel aus zum Airport gelangen wollten. Denn der Bus fahre häufiger als künftig die Bahn, halte in den Quartieren und sei ähnlich schnell.

«Das Projekt ist aus unserer Sicht ungenügend durchdacht», sagt Marc-André Eschenbacher von der Expertengruppe zur bz. «Es ist zu befürchten,

dass die Flughafenbahn ihre Ziele nicht erreicht.»

Marc-André Eschenbacher ist Verkehrsgutachter und arbeitet bei der Otimon GmbH in Luzern. Bei Otimon kennt man das Dreiland gut: Die Verkehrsberatungsfirma erstellte unter anderem ein Gutachten zur Reaktivierung der Kandertalbahn und analysierte das Basler Herzstück – mit dem Fazit, der Nutzen des geplanten Eisenbahntunnels zwischen Basel SBB und Badischem Bahnhof sei bescheiden.

Kritiker sagen, Schweiz erhalte zu wenig Gegenwert für ihr Geld

Das Euro-Airport-Bahnprojekt hat Eschenbacher gemeinsam mit drei Mitautoren durchleuchtet. Die Ergebnisse publizierte das Ad-hoc-Gremium in der «Schweizer Eisenbahn-Revue». Die Schweiz erhalte für ihre Investition zu wenig Gegenwert, führen die externen Gutachter aus. Das Land beteilige sich am 320-Millionen-Euro Vorhaben mit 90 Millionen. «Da sollte man auch auf den Nutzen für die Reisenden aus der Schweiz achten», sagt Eschenbacher zur bz.

Die Hauptforderung der Bahnanschluss-Kritiker: Das neue Verbindungstück müsse so gebaut werden, dass nicht nur die S-Bahn-Linien aus dem Raum Laufen und Liestal durchgeleitet werden könnten, sondern auch Fernverkehrszüge der SBB. Das wäre

laut den Plänen derzeit nicht der Fall – Schweizer Lokomotiven könnten nicht ohne weiteres mit französischem Bahnstrom verkehren.

Wespennest Fernverkehr: Die Angst vor den Billigflug-Touristen

Für Eschenbacher ist die S-Bahn-Lösung nicht ideal: Mehr als die Hälfte der Passagiere reise aus der Schweiz an, und von diesen Passagieren stamme wiederum jede und jeder Dritte aus Basel-Stadt. Vereinfacht gesagt lautet hier die Kritik: Vom Bahnanschluss profitieren vor allem Laufentalerinnen und Oberbaselbieter, die künftig umsteigefrei mit der S-Bahn zum Euro-Airport gelangen – doch die Passagiere aus der Stadt gucken in die Röhre, weil man ihnen den 50er-Bus wegnimmt.

Weiter wünschen sich die Kritiker einen direkten Zugang vom Flughafenbahnhof zum Schweizer Sektor. Ansonsten könnte es vorkommen, dass Reisende, die ab der Schweizer Hälfte des Flughafens fliegen, eine Grenzkontrolle durchqueren müssten. Es wäre der zweite Zollübertritt für jene, die schon in Basel SBB zum französischen Bahnhof wechseln mussten.

Gerade mit dem Punkt Fernverkehrszüge stechen die externen Gutachter in ein Wespennest. Der Bahnanschluss zum EAP ist ein Kompromiss. Fluglärmgegnergruppen sind per se gegen die Bahnanbindung. Sie befürchten,

Zürcherinnen, Berner und Luzernerinnen würden dann erst recht dazu verleitet, günstig ab Basel zu fliegen. Darum dürfe die Flughafenbahn höchstens dem regionalen Verkehr dienen.

Die Gruppe um Marc-André Eschenbacher entgegnet, man solle nicht mit solchen Mitteln versuchen, die Menschen zum Nicht-Fliegen zu erziehen. «Die fliegen so oder so. Wenn die Bahn nicht attraktiv ist, nehmen sie einfach das Auto, um zum Flughafen zu gelangen. Damit weniger geflogen wird, braucht es bessere internationale Zugverbindungen.» Als Beispiel nennt Eschenbacher die kürzlich aufgebrachte Idee, dass der Eurostar Basel direkt mit London verbinden könne.

Bei Trireno, der Fachstelle, die das S-Bahn-Angebot in der trinationalen Region Basel koordiniert, heisst es, das Projekt Bahnanbindung sei bewusst als regionale Erschliessung konzipiert. Deshalb sei es auch nicht vorgesehen, Züge aus der Schweiz ohne Halt zum Euro-Airport zu führen.

Die Bedenken der Fahrzeitverlängerung und des erschwerten Zugangs teilt man bei Trireno nicht. Das habe mit der 2031 geplanten Inbetriebnahme der provisorischen Passerelle und des neuen Perronzugangs Margarethen zu tun. Auch die französischen Züge würden dann die «normalen» Gleise am Bahnhof SBB benutzen – lange Umsteigewege gebe es keine mehr, ebenso wenig eine stationäre Grenzkontrolle. Für Trireno-Leiter Emanuel Barth steht fest: «Damit resultiert im Allgemeinen – abgesehen von möglichen Einzelfällen – eine Reduktion der Reisezeit und nicht eine Verlängerung.»

Bahn fährt zwar weniger häufig als der Bus, dafür regelmässiger

Im Vergleich zur heutigen Busverbindung sind künftig 6 statt 8 Kurse pro Stunde zu Wochentagen und Hauptverkehrszeiten vorgesehen – also zwei weniger als beim 50er-Bus. Emanuel Barth wendet jedoch ein, dass mit der Bahn bis zu siebenmal mehr Sitzplätze vorhanden seien. Und dass der Bus an Wochenenden schon heute ebenfalls nur sechsmal pro Stunde verkehre.

Auch ein weiteres Argument der Kritiker stimme nicht, führt Barth aus. Die Quartiere seien weiterhin gut angebunden mit Bahnanschluss. Erstens wegen der neuen Haltepunkte Morgartenring und St. Johann. Zweitens, weil der «neue» Flughafenbus ebenfalls mehrfach halte. Vorgesehen ist, den Flughafenbus künftig via Badischen Bahnhof zum Flughafen zu führen.

Für Trireno-Leiter Barth steht deshalb fest: «Das neue Angebot führt zu einer Attraktivitätssteigerung der Bahn und damit zu einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene.»

Geplanter Bahnanschluss des Euro-Airport



Quelle: Optimon GmbH/Karte: let

Künftig sechs Zugpaare pro Stunde

Flughafenerschliessung Heute fährt der 50er-Bus der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) zu Spitzenzeiten im 7,5-Minuten-Takt via Zollfreistrasse zum Flughafen und zurück und braucht dafür rund 15 Minuten. Die Express-Shuttles ohne Halt haben die BVB im Februar eingestellt. Mit dem Bahnanschluss ist ein ungefähre 10-Minuten-Takt vorgesehen. Zwei S-Bahn-Linien, jene aus Richtung Liestal und Laufen, würden via Basel SBB zum Flughafen verkehren, weiter auch französische Regionalzüge (TER200). So käme man tagsüber auf sechs Zugpaare pro Stunde zwischen Bahnhof SBB und Euro-Airport. Der Flughafenbahnhof soll zwei Perrons erhalten. Laut den Plänen sind sie mit dem französischen Sektor des Terminals verbunden, nicht jedoch mit dem schweizerischen. Sobald die Bahnanbindung in Betrieb ist – das soll 2030 der Fall sein –, würde der 50er durch den 31er-Bus ersetzt: Er fährt via Badischer Bahnhof statt SBB, soll aber mehrfach innerhalb der Stadt halten.

Basel zahlt 2024 mehr an die Uni als Baselland

Kostenteiler Insgesamt 340 Millionen Franken bekommt die Universität Basel 2024 von den beiden Basel. Dieser Globalbeitrag wird jeweils für einen Zeitraum von vier Jahren festgelegt. Für die Periode von 2022 bis 2025 steigt der Betrag von 333,7 Millionen im Jahr 2022 auf 344,5 Millionen im Jahr 2025 an. Für jedes Jahr wird der Anteil der Kantone neu angepasst. Massgebende Grösse dabei ist die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Kantone. Die Zahlen, nach denen die ökonomische Stärke der Kantone bemessen wird, stammen von der Eidgenössische Finanzverwaltung und werden aus den Steuerunterlagen abgeleitet. Für das Jahr 2024 zahlt der Kanton Basel-Stadt etwas mehr als 175,5 Millionen Franken an die Universität. Das sind 3,36 Millionen oder zwei Prozent mehr als ursprünglich prognostiziert. Der Kanton Baselland zahlt umgekehrt diesen Betrag weniger. Insgesamt steuert Baselland rund 164,5 Millionen Franken an das Unibudget 2024 bei. (bz)

Nachrichten

Mehr Geld fürs Theater Basel

Subventionen Die Basler Regierung möchte die Beiträge an das Theater Basel ab Sommer 2023 um 700 000 Franken pro Jahr erhöhen. Das beantragt sie dem Grosse Rat. «In der Situation der post-pandemisch bedingten, verringerten Einnahmen und steigenden Kosten können bereits eingetroffene Kostensteigerungen vom Theater nicht vollumfänglich intern kompensiert werden», erklärt Kulturchefin Katrin Grögel. Es handle sich um Kosten, die für Energie, Rohstoffe, Sozialkosten und aufgrund der allgemeinen Teuerung anfallen. (mél)

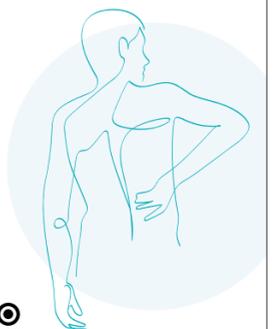
Jagd auf Tigermücke

Sprechstunde Die Tigermücke ist seit Jahren in der Region Basel präsent. Das Amt für Umweltschutz und Energie des Kantons Baselland teilte gestern mit, die einfachste Massnahme gegen die Insekten sei, bei den Brutstätten anzusetzen. Dafür müsse stehendes Wasser möglichst vermieden werden. Basel-Stadt wiederum richtet ab 27. April eine Tigermücken-Sprechstunde ein. Alle zwei Wochen beantworten alternierend Mitarbeitende des kantonalen Labors oder der Stadtgärtnerei Fragen zu Präventionsmassnahmen; auch ein Schädlingsbekämpfungsmittel wird abgegeben. (bz)

ANZEIGE

bethesda
SPITAL

Wo interdisziplinäre
Behandlung auf
menschliche Wärme trifft.
Willkommen im Fokusbereich
Bewegungsapparat.



+41 61 315 21 21
bethesda-spital.ch