

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 (vorerst) 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.

Weil der SBB-Zug am Flughafen nicht wenden kann, kann der Zug erst nach einer längeren Pause zurückfahren.

Es ist auf dem EuroAirport tatsächlich keine Wendeschleife vorgesehen, dafür aber eine Ausweichstelle in Form eines Stumpengeleises zwischen den beiden Fahrspuren nördlich der EAP-Bahnstation. Dorthin fährt der Zug und kann damit die Linie nach Mulhouse wieder freigeben. Anschliessend fährt er auf das andere Gleis in Richtung Basel zurück zum EAP, um anschliessend die Fahrt nach Basel aufzunehmen.

Gäbe es diese Ausweichstelle nicht, so müsste der Zug nach dem zeitraubenden Führerstandswechsel (auf dem falschen Gleis) zurückfahren, und der Verkehrsfluss wäre tatsächlich gestört.

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

Das ist richtig, 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.

Die beiden Maintenance-Zentren und der Frachtterminal wird im Übrigen auch heute nicht öffentlich bedient!

Der Nordwesten der Stadt verliert eine Zustiegemöglichkeit.

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 wird jedoch am Bahnhof St. Johann zwischenhalten und damit die Zustiegemöglichkeit 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: Das Herzstück ermöglicht zudem effiziente Verbindungen ab anderen Stadtteilen, z.B. Basel-Bad Bahnhof.

Die Fahrt mit dem bestehenden 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 Verbindung ab Basel zum EuroAirport: über die Strasse. 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.

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. Daran hat auch die Einführung der neuen Doppelgelenk-Busse nichts geändert. 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 benützen!

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

Bahnanbindung

Der Bus 50 fährt bereits elektrisch; wozu also noch eine Bahn?

Es braucht die Bahnanbindung, weil der schöne neue Bus bereits jetzt mehrheitlich überlastet ist! Je mehr Leute mit den ÖV auf den Flughafen fahren, desto besser – und umweltschonender.

Wussten Sie übrigens, dass in der CO₂-Bilanz des Flughafens der Verkehr zum Airport 54% ausmacht? Und der Flugbetrieb als Solches 35%? Die Bahnanbindung kann also mithelfen, den CO₂-Ausstoss zu reduzieren!

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 überhaupt erwähnt, dass offenbar auch die Bahn Lärm erzeugt (wobei der intensive Nacht-Güterverkehr z.B. durch das Ergolzthal in dieser Diskussion vollständig ausgeblendet wird). Die für die Bahnanbindung eingesetzten Zugskompositionen reißen sich flüsternd zwischen die normalen französischen Fernverkehrszüge ein – gegen welche aus ideologischen Gründen natürlich nicht opponiert werden darf.

Im Übrigen verläuft ein grosser Teil dieser Verbindung unterirdisch.

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

Ob Passagiere aufgrund der Kapazitäts-Knappheit in den Linienbussen auf ihre Flugreisen verzichten oder stattdessen ab ZRH fliegen werden (#St. Florians-Prinzip!), ist ziemlich unlogisch. 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.

Die Kapazitätzunahme beim Bahnanschluss generiert automatisch mehr Passagiere (2): Airlines.

Airlines und Touroperators kalkulieren knallhart. Ob ihre Passagiere mit einem Bus oder einem Zug mit dem EAP verkehren, ist völlig unerheblich.

Und die Passagiere? Diese buchen ihre Flüge, ebenfalls knallhart, nach der Destination und nach dem Preis, vor allem bei den Billigflügen. Wie sie auf den Flughafen kommen, ist ihnen völlig egal – sie würden wohl auch zu Fuss auf den Flughafen kommen.

Auch dieses Argument ist dem Reich des Wunschdenkens aller Gegner zuzuordnen.

Die beiden Kantone BS/BL haben gar kein Geld für die Finanzierung dieses Flughafenanschlusses.

Die Bahn-Infrastruktur wird durch [FABI \(Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur\)](#) finanziert, und dieses ist im Neubauschritt 2035 bereits jetzt vorgesehen. Dieser Bahn-Infrastrukturfonds wird vom Bundesamt für Verkehr BAV verwaltet, und alle Kantone bezahlen jährlich in diesen Fonds. Die Nordwestschweiz (BS/BL/SO und AG) werden also für diesen Ausbau nicht direkt belastet!

Es geht eben nicht ohne eine politische Betrachtung: Der Autoverkehr aus den Städten zum Flughafen verursacht 54% des Basler CO₂-Ausstosses! Wie kommt es denn, dass ausgerechnet die grünen und linken Basler Grossräte Opposition gegen den Bahnanschluss opponieren? Sollte nicht gerade dieser Anschluss ihren Zielen näher kommen?