

Basel Stadt Land Region

Das bange Warten auf den EU-Entscheid

Bahnanschluss Euro-Airport Am Basler Flughafen soll einer der grössten Bahnhöfe der Region entstehen. Aber das Projekt verzögert sich und kostet fast eine halbe Milliarde Euro. Wer zahlt?

Simon Bordier

In nur zehn Minuten vom Bahnhof Basel SBB zum Flughafen: Dies wird mit der neuen Bahn- anbindung des Euro-Airports in Aussicht gestellt. Im Vergleich zu den 17 Minuten, die der 50er-Bus heute für die Überwindung der Distanz braucht, eine klare Zeitersparnis. Liestal, Laufen oder Strassburg wären ebenfalls direkt und komfortabel mit dem Flughafen verbunden.

Doch der Eröffnungstermin rückt immer weiter in die Ferne. War noch bis vor kurzem von einer Fertigstellung bis 2030 die Rede, so wird nun das Jahr 2034 oder 2035 anvisiert. Dies gab der grenzüberschreitende Lenkungsausschuss (Copil) Ende Februar bekannt. Zudem ist mit steigenden Baukosten von knapp einer halben Milliarde Euro zu rechnen. Hier die wichtigsten Punkte.

— Warum die Verzögerungen?

Die Verantwortlichen haben inzwischen eine genauere Vorstellung von dem Projekt. So wurde im Januar die detaillierte Vorstudie abgeschlossen. Verantwortlich zeichnen als Bauherren die französische Bahngesellschaft SNCF Réseau und der Euro-Airport. Sie haben nun erstmals eine Bauphasenplanung entworfen. «Dabei hat sich gezeigt, dass die Zeit-

pläne aus den vorhergehenden Studienphasen nicht eingehalten werden können», erklärt der Baslerbieter Regierungsrat und Baudirektor Isaac Reber (Grüne). Er ist als Präsident der Fachstelle Trireno, die den Ausbau der trinationalen S-Bahn koordiniert, mit den Plänen vertraut.

— Was ist die grösste Herausforderung?

Reber verweist auf die grenzüberschreitende Trägerschaft. Die Gleise für den sechs Kilometer langen Anschluss werden zwar auf französischem Territorium verlegt. Doch von dem Bypass profitieren nicht nur Elsässer, sondern auch Passagiere aus der Nordwestschweiz und Südbaden. Entsprechend gibt es eine lange Liste von Geldgebern: diverse französische Gebietskörperschaften, der Schweizer Bund, das Land Baden-Württemberg, der Euro-Airport.

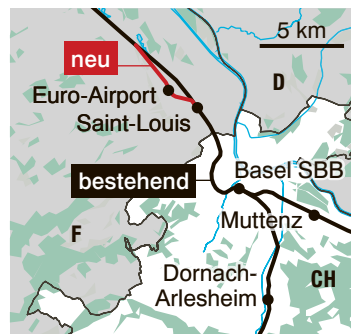
Nun musste auch für die Realisierungskosten eine Einigung erzielt werden, «obwohl der Betrag gegenüber früheren Kostenschätzungen höher ausfällt», erklärt Trireno-Präsident Reber.

— Wie hoch sind die Kosten?

Aus den 220 Millionen Euro, von denen noch vor zehn Jahren gemäss einer groben Schätzung die Rede war, sind inzwischen

Bahnanschluss Euro-Airport

Die neue Strecke soll bei Saint-Louis zum Flughafen abzweigen.



Grafik: bor, mru / Quelle: Snf

353 Millionen geworden. Und wegen der Inflation dürfte der Betrag bis 2035 nochmals wachsen – laut Copil auf 475 Millionen Euro (457 Millionen Franken).

— Ist die Finanzierung gesichert?

Copil zeigt sich erfreut über die «ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen den Partnern». Sie hätten eine «grundsätzliche Finanzierungsvereinbarung» erarbeitet. Wie diese im Detail aussieht, ist im Communiqué allerdings nicht ersichtlich. Die Präfektur der Region Grand Est, die in der Sache federführend ist, konnte Nachfragen nicht innert Wochen-

frist beantworten. Fest steht: Die erwähnten Partner wollen die Kosten nicht alleine stemmen – sie erwarten eine Kofinanzierung durch die Europäische Union. Hier gibt es aber noch Fragezeichen; der Förderbescheid der EU-Kommission wird erst im Sommer erwartet. Danach kann man die nächste Projektphase, das Bauprojekt, angehen. Ohne signifikante EU-Beiträge müsste man im Dreiland wohl nochmals über die Bücher.

— Wie viel zahlt die Schweiz?

Die Finanzierung läuft hier über den nationalen Bahninfrastrukturfonds. «Die genaue Höhe der Schweizer Beteiligung ist aber noch nicht geregelt», heisst es beim Bundesamt für Verkehr. Dazu sei unter anderem massgebend, wie hoch der Beitrag der EU genau sein wird.

Es sei aber davon auszugehen, «dass der Beitrag der Schweiz letztlich auf ungefähr 100 Millionen Schweizer Franken festgelegt wird».

— Warum sind 6 Kilometer Schiene so teuer?

Geplant ist eine Doppelspurstrecke, die als Bypass zur bestehenden Elsässerbahn verläuft. Dabei muss die Autobahn A35 überbrückt werden. Das Zugtrasse führt auch durch das Ent-

wicklungsgebiet Technoport bei Saint-Louis. Um der lokalen Bevölkerung entgegenzukommen, die eine Zerstückelung des Areals befürchtete, entschied man sich für eine teurere Viadukt-Lösung. Diverse Strassen beim Flughafen- gelände muss man neu anlegen, die Landschaft mit Wasserstellen möglichst schonen.

Und schliesslich wird ein neuer Bahnhof errichtet. Man rechnet mit 5,8 Millionen Fahrgästen pro Jahr. Damit wäre die Haltestelle Euro-Airport der viertgrösste Bahnhof in der Region nach Basel SBB, Olten und Liestal, was das Passagieraufkommen angeht.

— Was bringt das Projekt?

Anwohner und Umweltverbände sind kritisch. Letztere befürchten, dass der neue Anschluss dem Euro-Airport mehr Passagiere bescheren wird – und der Umwelt damit mehr schädliche Gase durch den Flugverkehr. Dass dank der neuen Verbindung viele Leute vom Auto auf den ÖV umsteigen werden, zweifeln sie an.

Die Behörden lassen sich mit solchen Argumenten kaum noch umstimmen. Eine öffentliche Anhörung wurde 2021 abgeschlossen, die Präfektur des Départements Haut-Rhin hat den Bahnanschluss für gemeinnützig erklärt. Damit sind beispielsweise Enteignungen möglich.

— Wie lassen sich die Kosten rechtfertigen?

Isaac Reber sieht «eine einmalige Chance, unsere trinationale S-Bahn zu stärken und damit viele Fahrten von der Strasse auf die Schiene zu verlagern». Im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln liege der Anteil der Bahn bei Fahrten in Richtung Frankreich heute bei unter 10 Prozent, so Reber. Das sei «enorm tief».

Er verweist auf den Flughafen mit Tausenden Mitarbeitenden und die Entwicklungsareale in der Nähe. Ein Verzicht auf die Bahnanbindung werde dazu führen, «dass die zukünftige Entwicklung in diesem Gebiet ausschliesslich über den Strassenverkehr abgewickelt würde und damit auch die Verkehrsüberlastungen im Grenzraum weiter zunehmen», befürchtet er.

— Wie geht es weiter?

Bereits 2030 sollen die grenzüberschreitenden Linien S2 (zwischen Mulhouse und Olten) und S4 (Saint-Louis und Laufen) in Betrieb gehen, wie Trireno kürzlich bekannt gab. Dies wird als Zwischenschritt bis zur Eröffnung des Flughafenanschlusses verstanden. Der Euro-Airport soll dereinst von zwei S-Bahn- und einer Regiolinie bedient werden, sodass sich zwischen Basel und dem Airport ein 10-Minuten-Takt ergibt.