

Die Intercity-Anbindung ist sehr aufwendig

Euro-Airport Die vom Bund langfristig gewünschte Fernzugverbindung zum Flughafen scheint unrealistisch

VON PETER SCHENK

Der Bund äussert sich deutsch und deutlich: «Langfristig ist ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz zu prüfen», heisst es im kürzlich vom Bundesrat verabschiedeten Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Euro-Airport (EAP) Basel-Mülhausen. Wenn alles wie geplant läuft, soll der EAP bis 2018/2020 einen 220 Millionen Franken teuren Bahnanschluss erhalten.

Vorgesehen ist, dass zu Hauptverkehrszeiten stündlich vier Züge nach Mulhouse und sechs Züge vom EAP nach Basel fahren. «Es werden voraussichtlich zwei elsässische Regionalzüge TER 200 und vier Schweizer S-Bahnen sein. Offen ist noch, wie viele von letzteren weiter nach Mulhouse verkehren», erläutert Wolfgang Fleischer vom Basler Amt für Mobilität. Denkbar ist, dass von den Flirt-S-Bahnen einige beim Flughafen

«Wir wollen Passagieren und Mitarbeitern ermöglichen, den EAP bequem zu erreichen.»

Hans-Peter Wessels,
Baudirektor Basel-Stadt



wieder wenden. Laut dem französische Bahninfrastrukturunternehmen Réseau Ferré de France (RFF) könnte dafür ein kurzes drittes Gleisstück einen Kilometer nördlich vom EAP-Bahnhof gebaut werden.

Halt für einfache TGV-Komposition

Der EAP-Bahnhof wird vorerst lediglich von Regionalzügen angefahren. Im Mitwirkungs-dossier vom Mai 2013 heisst es, dass dort auch Hochgeschwindigkeitszüge halten können. Laut der Region Elsass, als Besteller für die Regionalzüge und den öV im Elsass zuständig, gilt dies allerdings nur für einfache TGV-Kompositionen. Für eine zweifache Komposition muss erst ein längerer Perron gebaut werden. Den Einsatz von TGV-Zügen entscheiden Bahngesellschaften wie die SNCF.

Für die Schweizer Anbindungen formuliert der Bund seine Ansprüche im SIL so: «Kurz- und mittelfristige

Der geplante Bahnanschluss soll direkt am Flughafengebäude vorbeiführen.

hältnismässig – so auszugestalten, dass langfristig auch direkte Fernverkehrsanschlüsse möglich sind.»

Der Kanton Basel-Stadt hat sich laut Erläuterungsbericht zum SIL dafür eingesetzt, dass der Flughafen «vorrangig den regionalen Bedürfnissen zu dienen» habe und nicht die Funktion eines «Überlaufs» für Flugbewegungen anderer Flughäfen übernehmen dürfe. Gemeint ist damit vor allem Zürich. Ähnlich argumentiert der EAP: «Wir sind primär ein regionaler Flughafen mit Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zu europäischen Zentren.»

Flirts haben technische Zulassung

Während die Flirts seit Ende 2012 die technische Zulassung haben, um im Schweizer wie im französischen

sieht das für die Schweizer Intercity-Züge anders aus. Sie für den Betrieb in Frankreich mit einem anderen Stromsystem umzurüsten, «ist bezüglich Rollmaterial und/oder Stromversorgung sehr aufwendig».

Doppelstöcker sind zu hoch

«Zudem zöge das massive zusätzliche Kosten für die Infrastrukturanlagen nach sich», teilt Daniele Palleschi, SBB-Mediensprecher mit. Damit gemeint sind zum Beispiel 400-Meter-Perrons, Kapazitätsausbauten und Lichtraumprofile, der Platz, der in den beiden Tunneln auf der Elsässerbahn zwischen Basel SBB, St. Johann und Saint-Louis zur Verfügung steht. Schweizer IC-Doppelstöcker passen derzeit gar nicht durch die Tunnel.

Dazu werden mit der Eröffnung der Neat weitere Güterzüge hinzukommen. Die erwähnten sechs Züge vom EAP über die Elsässerbahn zu führen, sollte durch eine Reduzierung der Zugfolgezeit möglich sein. Dafür braucht es relativ geringe Investitionen in die Signaltechnik, die von den SBB aber noch nicht abschliessend geprüft wurden.

Differenzen mit Bund ausgeräumt

Für den Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels sind die Differenzen mit dem Bund hinsichtlich des SIL ausgeräumt: «Wir halten daran fest, dass die regionale Anbindung des EAP im Zentrum steht. Wir wollen den Passagieren und den Mitarbeitern ermöglichen, den Flughafen bequem mit dem öV zu erreichen.» An

nicht. «Die Anzahl der Flugbewegungen hängt viel mehr von den Fluggesellschaften und der Konjunktur ab.»

Ganz anderer Meinung ist der Schutzverband (siehe Interview zum SIL unten). In seiner Stellungnahme zur nächsten und letzten Mitwirkungsveranstaltung zum Bahnanschluss am 17. Juni in Mulhouse kritisiert er unter anderem, dass dieser durch die Entlastung von Zürich, Genf und Strassburg mehr Flugverkehr bringe. Ferner werde dadurch der Bahnlärm verdoppelt, der Flughafenbus reiche aus, und die Finanzierung sei nicht gesichert. Fazit: «Die Nordwestschweiz hat dringendere Projekte.»

Nicht überrascht vom Widerstand auch anderer Anwohnerverbände zeigt sich Baudirektor Wessels: