



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

04.8025.02

WSD/P048025
Basel, 8. November 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 7. November 2006

Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend einfachen Schienenanschluss an den EuroAirport Basel-Mulhouse

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom Mittwoch, 10. November 2004, den nachstehenden Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend einfachen Schienenanschluss an den EuroAirport Basel-Mulhouse dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Die Planungen und Diskussionen für einen Bahnanschluss an den EuroAirport dauern nun schon rund 40 Jahre, ohne das sich etwas getan hätte.

Die Botschaft des Bundesrates zu den HGV-Anschlüssen vom 26. Mai 2004 sieht in der 1. Phase keine Beiträge für einen Schienenanschluss an den Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg i.Br. vor. Dafür kann ein gewisses Verständnis aufgebracht werden, denn die bisherige Planung zwischen Bern und Paris priorisierte einen grossen unterirdischen mindestens 4-gleisigen Flughafenbahnhof mit Kosten von rund CHF 300 Mio.

Die einfachen oberirdischen Lösungen im Bahnhof St. Louis oder der Bau eines Haltepunktes an der benachbarten SNCF-Strecke wurden kaum ernsthaft weiterverfolgt, obwohl diese Varianten bedeutend kostengünstiger und dem Regional-Flugverkehr wesentlich angemessener wären. Beide Haltepunkte könnten mit einem Shuttle oder sog „tapis roulant“ auch oberirdisch direkt mit dem Hauptgebäude verbunden werden und sowohl der Regio-S-Bahn, dem TER200, wie auch dem künftigen TGV dienen. Planungen aus dem Jahre 1996 gehen dabei von Gesamtinvestitionskosten zwischen CHF 20-60 Mio. aus.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

1. Achtet der Regierungsrat für eine langfristige Entwicklung des Flughafens einen Bahnanschluss weiterhin als notwendig?
2. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat für eine zügige Projektierung einer kostengünstigen Lösung?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den Behörden in Bern und in Frankreich für eine rasche und kostengünstige Realisierung einzusetzen?“

"Stephan Maurer, Matthias Schmutz, Dr. Roman Geeser, Dr. Rudolf Grüninger, Philippe Schopfer, Gabi Mächler, Christian Klemm, Markus Benz, Eugen Schmid, Peter Bochsler, Suzanne Hollenstein-Bergamin, Ernst-Ulrich Katzenstein, Daniel Stolz, Hanspeter Gass, Stephan Gassmann, Stephan Ebner, Susanne Haller"

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

1.1 Flughafenbahnhof ist machbar, wird aber nicht finanziert

Im Jahre 2001 begann unter Federführung des französischen Staates eine umfangreiche Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie zu einem Anschluss des EuroAirports (EAP) an die Eisenbahn. Die französische Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft RFF vergab die entsprechenden Planungsaufträge. Gesteuert wurde die Studie von einem trinational besetzten Lenkungsausschuss unter der Leitung des Strassburger Préfet de Région. Die Schweiz war durch den stellvertretenden Direktor des Bundesamtes für Verkehr offiziell vertreten, die Nordwestschweizer Kantone entsandten den Vorsteher des WSD Basel-Stadt.

Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden dem Lenkungsausschuss im Juni 2003 in St-Louis vorgestellt. Offiziell erklärte der Préfet de Région die Arbeiten im Dezember 2005 für beendet.

Ergebnis der Studien war, dass

- der Bau eines Flughafenbahnhofs und der entsprechenden Zulaufstrecken rund 200 Mio. € (ca. 300 Mio. Fr.) an Investitionskosten verursachen würde;
- eine regelmässige Bedienung des Bahnhofs mit Hochgeschwindigkeitszügen (TGV Rhin-Rhône) betriebswirtschaftlich rentabel wäre;
- die volkswirtschaftliche Rentabilität des Vorhabens aufgrund der hohen Investitionskosten nicht gegeben sei.

Als Folge dieser Arbeit beschloss der Préfet de Région im Rahmen der letzten Sitzung des Lenkungsausschusses vom 8. Dezember 2005 den Kauf der erforderlichen Grundstücke durch den französischen Staat und die Freihaltung der entsprechenden Flächen in den raumplanerischen Dokumenten der betroffenen Gemeinden. Zur Finanzierung der Investition oder zu weiteren Schritten im Hinblick auf eine etappierte Realisierung des Vorhabens fällte der Lenkungsausschuss trotz wiederholter Investitionen seitens Basel-Stadt keine Beschlüsse. Die Région Alsace, die Préfecture de Région (als Vertreterin des Staates) sowie die Bahnunternehmen RFF und SNCF haben mehr oder weniger deutlich geäussert, dass sie bis auf weiteres kein Interesse daran haben, eine Lösung für die Finanzierung des Vorhabens zu finden.

1.2 Bund hat 25 Millionen Franken bereitgestellt

Mit Bundesbeschluss vom 8. März 2005 über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses (Anschluss der Schweiz an den Europäischen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr) wurde ein Kredit von 1090 Mio. Fr. bewilligt. Davon sind 25 Mio. Fr. zur Verbesserung des Anschlusses des EAP an die schweizerischen Bahn-Fernverkehrsverbindungen bestimmt. Der Betrag ist konkret als Beitrag für den Bau eines

Flughafenbahnhof gedacht, der unter französischer Bauherrschaft auf französischem Staatsgebiet realisiert würde. Die baulichen Massnahmen müssen bis 2010 in Angriff genommen und bis 2015 abgeschlossen sein, sonst verfallen die Mittel. Der Schweizerische Bundesrat kann die Fristen um 5 Jahre verlängern. Die Finanzierung von Rollmaterial, Strasseninfrastruktur und Betriebskosten ist nicht möglich.

Die Bereitstellung dieser Mittel, aber auch die oben beschriebenen Schwierigkeiten bei der Finanzierung eines echten Flughafenbahnhofs haben dazu geführt, dass der Regierungsrat schon seit Jahren der Frage nachgeht, ob es einfache Lösungen gibt, die wesentlich attraktiver sind als die heutige Erschliessung und dennoch kostengünstig umsetzbar sind.

1.3 Verkehr am EuroAirport steigt

Die Marktentwicklung des EAP spricht für eine weiter steigende Nachfrage. Nach dem Tiefstand der Jahre 2003 und 2004 mit ca. 2,5 Mio. Passagieren werden dieses Jahr rund 4,0 Mio. Passagiere erwartet, so viele waren es in diesem Jahrzehnt noch nie. Das Aufkommen liegt bei rund 40% desjenigen des Flughafens Genf, der 2006 oder 2007 die Marke der 10 Mio. Passagiere erreichen dürfte. Zum Potenzial des öffentlichen Verkehrs gehören auch die Fahrten der rund 5'000 Beschäftigten am EAP und in den am Flughafen angesiedelten Unternehmen. Die Mehrzahl davon hat ihren Wohnsitz im Elsass oder in Südbaden.

Auch wenn in den kommenden Jahren das Wachstum abflacht, wird es immer schwieriger, das Verkehrsvolumen mit einer einzigen Buslinie von Basel SBB aus zu bedienen. Dies auch deshalb, weil der Anteil der sogenannten Low-Cost-Carrier steigt und damit auch der Anteil der Passagiere, die schon bei der Zufahrt zum Flughafen auf den Preis achten und dem öffentlichen Verkehr den Vorzug geben. Die Buslinie 50 vom Bahnhof SBB zum EAP hat 2005 rund 1,5 Mio. Fahrgäste befördert, wobei natürlich nicht alle am Flughafen ein- oder ausgestiegen sind.

Das Passagieraufkommen ist heute vergleichbar mit demjenigen des Flughafens Genf zu dem Zeitpunkt, als dort der Bau des Bahnanschlusses beschlossen wurde. Die Strecke von Basel SBB zum EAP liegt jedoch teilweise auf französischem Gebiet. Züge, die diese Strecke bedienen, müssen speziell ausgerüstet sein, das Personal braucht eine Zusatzausbildung. Im Vergleich zu Genf ist die Ausgangslage also etwas schwieriger, wenn es darum geht, dass die SBB auf eigene Rechnung Fernverkehrszüge aus der Schweiz (z.B. von Zürich, Bern oder Luzern) über den Bahnhof SBB zum Flughafen verlängern soll.

1.4 Ideen für eine kostengünstige Anbindung wurden geprüft

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) wurde die Anbindung des EAP an das regionale Eisenbahnnetz als Schlüsselprojekt definiert. Im Hintergrund stand insbesondere der Wunsch der südbadischen Nachbarschaft, einen direkten Anschluss an den Flughafen über den sogenannten Nordbogen (Lörrach - Weil am Rhein - Huningue - St-Louis - EAP) zu erhalten. Im Rahmen der Studie zum ÖV-Konzept im nördlichen Teil der Agglomeration untersuchten die TAB-Partner daher nicht nur die Tramlinien von Basel nach Weil am Rhein sowie Bourgfelden/St-Louis, sondern auch den Nordbo-

gen in verschiedenen Varianten (mit direkter Verlängerung zu einem Flughafenbahnhof oder mit einer Endstation an der bestehenden Strecke). Die Studien ergaben ein ungenügendes Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten. Die Gutachter empfahlen daher, die ÖV-Anbindung des Flughafens mit einer Buslinie vom Bahnhof St-Louis aus zu verbessern.

Die beteiligten Departemente des Kantons Basel-Stadt baten die Experten ergänzend darum, die Machbarkeit einer leistungsfähigen und attraktiven Verbindung zwischen dem Bahnhof St-Louis und dem EAP zu prüfen und zu evaluieren. Welche technischen Systeme hierfür in Frage kommen, ist im Kapitel 2.3 dargestellt. Die externen Berater kamen aber auch hier zu einem negativen Ergebnis: Die Kosten und technischen Unwägbarkeiten seien hoch, der Nutzen insbesondere aus Sicht der Schweizer Kundschaft viel zu gering.

2. Lösungsvarianten

2.1 Verschiedene Lösungsansätze sind denkbar

Aus Sicht der Agglomeration geht es um die Verbesserung der Erreichbarkeit des EAP mit dem öffentlichen Verkehr. Diese ist heute für die Schweizer Kundschaft recht gut, aus Südbaden eher ungenügend (direkter Bus aus Freiburg; Umsteigeverbindungen via Basel SBB), aus dem Elsass sehr mangelhaft (nur Umweg via Basel SBB möglich). Jede Massnahme, die mit Bundesmitteln finanziert werden soll, wird sich aber insbesondere daran messen müssen, ob sie den Fluggästen aus der Schweiz einen schnelleren, bequemeren und zuverlässigeren Zugang zum Flughafen ermöglicht als die Buslinie 50.

Die Schaffung eines kostengünstigen Anschlusses des EAP an das Eisenbahnnetz basiert grundsätzlich auf einer technisch einfachen Lösung, also einem Haltepunkt an der bestehenden Bahnlinie Basel-Mulhouse. Da diese Linie aber nie weniger als ca. 700 m vom Flughafenterminal entfernt ist, benötigt jede Lösung zusätzlich ein Transportsystem zwischen Haltepunkt und Terminal. Als Zubringersystem zum Flughafenterminal sind grundsätzlich denkbar: Tram, Bus, automatisches Umlaufsystem (z.B. Kabinenbahn, People Mover), horizontale Rolltreppe ("tapis roulant"). Als Haltepunkt kommen zunächst drei Stationen in Frage: der Haltepunkt St-Louis la Chaussée, der Bahnhof St-Louis oder der Bahnhof Basel St. Johann. Haltepunkt und Transportsystem können theoretisch vielfältig, aber nicht beliebig kombiniert werden.

2.2 Welches Zubringersystem kommt in Frage?

2.2.1 Zubringersystem muss Wartezeiten minimieren

Ein Flughafenzubringer muss kurze Umsteigezeiten sicherstellen, da sonst jeder Zeitgewinn gegenüber der heutigen Buslösung verloren geht. Grundsätzlich unmittelbar nach Ankunft eines Zuges sollte eine Abfahrt angeboten werden und umgekehrt. Allerdings brauchen die Fahrgäste unterschiedlich lange (je nach Gepäckmenge, Alter etc.) um vom Zug zur Abfahrtsstation des Zubringersystems zu gelangen. Das System kann also diese Anforderung nur erfüllen, wenn es in sehr kurzen Abständen, allenfalls sogar permanent verkehrt.

2.2.2 Tram als Zubringer: zu langsam, zu wenig Potenzial

Eine Tramlinie zum EAP dürfte nicht isoliert betrieben werden, sondern würde zwingend aus dem Basler Tramnetz zum Flughafen geführt und unterwegs an einer Bahnstation mit der S-Bahn verknüpft. Die direkteste Linie zum EAP wäre die Tramlinie 11. Diese benötigt vom Bahnhof SBB zur Grenze heute 16 Minuten, bis zum Bahnhof St-Louis wären es rund 23 Minuten, zum EAP würde die Fahrzeit fast eine halbe Stunde erreichen. Die Buslinie 50 legt den Weg in der halben Zeit zurück. Der Vergleich belegt, dass sich eine Tramlinie für die Verbindung vom Bahnhof SBB aus nicht eignet. Der Bus müsste weiter bestehen bleiben, das Fahrgastpotenzial der Tramlinie wäre entsprechend gering, der Nutzen stünde in keinem befriedigenden Verhältnis zum Aufwand.

Hinzu kommt, dass ein Tram die o.g. Anforderung nicht erfüllen kann. Das Tram würde gemäss heutiger Planung der grenzüberschreitenden Linien nach St-Louis alle 15 Minuten verkehren. Wird der Tramfahrplan optimal mit den Eisenbahnankünften abgestimmt, ergeben sich zwangsweise Wartezeiten für die durchfahrenden Fahrgäste und unregelmässige Abfahrten. Das Tram ist daher keine gute Lösung für einen Zubringer.

2.2.3 Bus als Zubringer: kostengünstig, weniger attraktiv

Gegenüber dem Tram hat der Bus den Vorteil, dass er keine eigene Infrastruktur benötigt und für ein eher kleineres Fahrgastpotenzial geeignet ist. Nachteil des Busses ist, dass er bei Verkehrsüberlastung im Stau stecken bleiben kann. Zudem ist der Bus aus Sicht der Fahrgäste ein weniger hochwertiges Verkehrsmittel. Verkehrt ein Buszubringer in sehr dichtem Takt, so ergeben sich relativ hohe Betriebskosten (Personalaufwand).

2.2.4 Automatische Transportsysteme: teuer und langsam

Um einen möglichst dichten Betrieb mit sehr kurzen Wartezeiten zu ermöglichen, bietet sich aus technischer Sicht ein führerloses Transportsystem an, bei dem die Betriebskosten nicht direkt von der Anzahl der angebotenen Fahrten abhängt. Für das Zubringersystem zum EAP wurde im Rahmen der TAB-Studie auch diese Möglichkeit vertieft:

Eine **horizontale Rolltreppe ("tapis roulant")** scheidet aufgrund der langen Distanzen in jedem Fall aus. Die Entfernung zwischen Bahnhof und Flughafenterminal beträgt im günstigsten Fall 700 m. Selbst ein Hochgeschwindigkeitssystem (wie es 2002 im Paris Bahnhof Montparnasse auf einer Länge von 180 Metern eingeführt wurde) erreicht nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 2 m/s. Der Fussweg nimmt somit mehr als sechs Minuten in Anspruch, die horizontale Rolltreppe muss aus Sicherheitsgründen in mehreren Abschnitten mit Zwischenpodesten ausgeführt werden. Hinzu kommt die Zeit auf den Zugangstrepfen und auf dem Perron, sowie die Fahrzeit von Basel SBB bis zu einem potenziellen Flughafenbahnhof (heute ca. 12-13 Minuten bis St-Louis la Chaussée). In der Summe dauert der Fahrt vom Bahnhof zum Flughafen mindestens 20 Minuten, 5 Minuten mehr als mit der Buslinie 50. Fast die Hälfte der Zeit müssten die Fahrgäste stehen oder gehen (statt bequem im Bus zu sitzen).

Eine **Luftseilbahn** wäre eine eigenständige Touristenattraktion und könnte in dichter Folge verkehren (allenfalls nur bei Bedarf). Sie könnte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca.

10 m/s erreichen. Weniger ausgefallen wäre ein aufgeständertes **Kabinenbahnsystem** (People Mover), wie es in verschiedenen Flughäfen (in Europa z.B. in Zürich, Düsseldorf oder Birmingham) anzutreffen ist. Beide Lösungsansätze bedingen im Gegensatz zu einer Buslösung erhebliche Infrastrukturinvestitionen und verursachen auch beträchtliche Betriebskosten: Zwar wird kein Fahrpersonal benötigt, aber Sicherheit und Betrieb müssen dennoch überwacht werden. Eine grobe volkswirtschaftliche Analyse am Rande der erwähnten TAB-Studie kam zum Schluss, dass diese Lösungsansätze keinen genügenden Nutzen generieren. Auch der Bund ist an einer vertieften Prüfung nicht interessiert. Insgesamt sind diese technisch eher exotischen Systeme sehr wartungsintensiv und pannen anfällig (der Skytrain am Flughafen Düsseldorf fällt zum Beispiel häufig aus).

2.2.5 Fazit: wirtschaftlich ist nur eine Buslösung

Für das Zubringersystem von einem Bahnhof zum Flughafen stellt der Bus das einzige einigermassen wirtschaftliche Verkehrsmittel dar. Eine kombinierte Fahrt Bahn + Bus kann natürlich von der Schweiz aus gesehen nur dann einen Vorteil gegenüber der heutigen Lösung (Bus 50 ab Bahnhof SBB) darstellen, wenn die Fahrzeit mit der Bahn kurz ist und mehr Züge als heute von der Schweiz aus bis zu einem Flughafenbahnhof ohne Umsteigen durchfahren. Angesichts des Potenzials (vgl. 1.3) kann aber nicht ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass die SBB zusätzliche Züge von Basel SBB zum EAP einführt. Das Konzept müsste also darauf aufbauen, dass Züge, die ohnehin die Strecke Basel - Mulhouse bedienen, unterwegs einen Halt bedienen, von dem aus ein leistungsfähiger Busanschluss zum EAP angeboten wird. Hierfür kommen in Frage:

- eine zweite Linie der Regio-S-Bahn (neben der S1 Frick - Mulhouse)
- Schnellzüge / IC-Züge aus der Schweiz, die via Basel SBB mit den Schnellzügen (TER 200) Basel - Strasbourg zu durchgehenden Zügen verbunden werden (so dass man z.B. ohne Umsteigen von Zürich oder Bern zum Flughafenbahnhof gelangen kann).

Die Strecke Basel-Mulhouse wird voraussichtlich ab 2009 halbstündlich von der Regio-S-Bahn-Linie S1 und ab 2007 ebenfalls halbstündlich (tagsüber und abends nur stündlich) von den schnellen TER 200 Zügen Basel-Strasbourg bedient. Letztere halten heute zwischen Basel und Mulhouse nur in St-Louis.

2.3 Welcher Umsteigepunkt wäre geeignet?

2.3.1 Neue Station in unmittelbarer Nähe des Flughafens

Aus Sicht nur der Flughafenbedienung wäre ein Haltepunkt möglichst nahe am Terminal ideal. An der bestehenden Strecke wäre dies in etwa die Lage des bestehenden Haltepunktes St-Louis la Chaussée. Die Entfernung zum Terminal beträgt rund 800 Meter. Für diese Lage spricht allenfalls, dass die Schaffung eines Business Centers in der Nähe des Flughafens geplant ist und dieses Vorhaben mit einer guten ÖV-Erschliessung unterstützt werden könnte. Allerdings hätte die Investition in den Bau eines solchen Haltepunktes präjudiziellen Charakter, das spätere Realisieren eines echten Flughafenbahnhofs direkt am Terminal wäre

dann wohl auf sehr lange Zeit ausgeschlossen. Hinzu kommt, dass die schnellen TER 200 kaum sowohl in St-Louis als auch, gerade mal zwei Kilometer weiter, an der Flughafenstation halten würden. Verknüpfungen mit dem städtischen Busnetz oder den geplanten Tramlinien bestehen nicht. Die Schaffung solcher Linien wäre mit hohem Aufwand verbunden, ihr Nutzen aufgrund der weitgehend fehlenden Besiedlung sehr begrenzt.

2.3.2 Aufwertung des Bahnhofs St-Louis

Die Anbindung des Flughafens an den Bahnhof St-Louis hat einen anderen Charakter. Hier sind ausreichend Flächen zur Verfügung für einen Ausbau der Gleis- und Perronanlagen, die Strassenanbindung Richtung Westen und die Überbauung der dortigen Flächen ist ohnehin geplant, das Busnetz des Communauté de Communes sowie die geplanten Tramlinien erschliessen den Bahnhof und verbinden ihn mit weiteren Zielen. Die Entfernung zum Terminal beträgt rund 2-2,5 km (reine Fahrzeit mit dem Bus 4-5 Minuten). St-Louis ist Schnellzughalt und könnte bei entsprechender Nachfrage Endstation einer zweiten S-Bahnlinie aus Richtung Basel werden. Der heute eher dezentrale Standort des Bahnhofs (ca. 600 m vom Rathaus entfernt) rückt mit den geplanten Entwicklungen in eine interessantere Lage.

2.3.3 Aufwertung des Bahnhofs St. Johann

Ein dritter Ansatz könnte darin bestehen, den Bahnhof Basel St. Johann zu einem Flughafenbahnhof aufzuwerten. Mit dem geplanten Rückbau des Hafens St. Johann werden im Bahnhofsareal Flächen und Gleisanlagen frei. Aufgrund der Überlegungen zum Potenzial würde diese Lösung aber nur Kundinnen und Kunden gewisse Vorteile bringen, die mit der Regio-S-Bahn aus Richtung Schweiz anreisen. Trotz der laufenden Aufwertung des Standorts Basel Nord ist ein Halt der Schnellzüge Basel - Strasbourg auch längerfristig kaum wahrscheinlich (Entfernung zum Bahnhof St-Louis nur 2,5 km). Im Falle eines Ausbaus des Bahnhofs St. Johann fallen die Entscheide alleine auf Seite der Schweizer Partner.

2.3.4 Fazit: Der Bahnhof St-Louis hat die besten Voraussetzungen

Keine der beschriebenen Lösungen bringt einen nennenswerten Vorteil für die Fahrgäste, die aus der Schweiz anreisen. Die Buslinie 50 müsste daher in jedem Fall bestehen bleiben, da sich sonst für die Schweizer Kundschaft keine Verbesserung, sondern eine spürbare Verschlechterung des Angebots einstellt.

Im Sinne einer kostengünstigen Verbesserung der Erreichbarkeit erachtet der Regierungsrat daher eine Lösung am zweckmässigsten, bei der direkte Schnellzüge von Schweizer Destinationen nach Strasbourg umsteigefrei durchfahren und den Bahnhof St-Louis bedienen. Die Aufwertung des Bahnhofs St-Louis zu einer Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs im nordwestlichen Teil der trinationalen Agglomeration ist wohlwollend zu begleiten. Sie bringt auch am ehesten Synergien mit der Erschliessung von Frankreich her, denn für Fluggäste aus Mulhouse, dem sonstigen Elsass oder der Franche-Comté ist die Schaffung einer Busverbindung zum Flughafen ab dem Bahnhof St-Louis bereits eine spürbare Verbesserung. Diese Buslinie ist geplant, zum nötigen Umbau des Areals westlich des Bahnhofs läuft ein Architekten-Wettbewerb. Allerdings ist die Finanzierung des Bus-Shuttles derzeit noch Gegenstand von Verhandlungen zwischen verschiedenen französischen Behörden.

Der Bahnhof St-Louis sollte so attraktiv mit dem Terminal verbunden werden, dass für den Reisenden beim Aussteigen aus dem Zug der Eindruck entsteht, er sei bereits am Flughafen angekommen. Dies setzt auch eine entsprechende Benennung des Bahnhofs (z.B. St-Louis-EuroAirport) und die Bereitstellung von Serviceeinrichtungen (Check-In) voraus.

Die Aufwertung des Bahnhofs St-Louis zu einem Flughafenbahnhof setzt entsprechende Entscheide der zuständigen französischen Behörden voraus. Die zur Verfügung stehenden Bundesmittel könnten dazu verwendet werden, diese Investition zu kofinanzieren. Ob der Bund dazu bereit ist, ist aber ungewiss. Das Bundesamt für Verkehr hat sich bisher zurückhaltend geäußert, wenn es darum ging die Mittel zumindest teilweise hierfür einzusetzen. Vom Nutzen einer solchen Massnahme profitieren in erster Linie der Flughafen und damit der trinationale Wirtschaftsstandort. Zeit gewinnen könnten auch die Fahrgäste der Grünen Linie der Regio-S-Bahn (S1 Frick - Rheinfelden - Pratteln - Basel - Mulhouse). Hingegen werden viele Fluggäste und Beschäftigte aus dem Schweizer Teil des Einzugsgebiets des EAP auch weiterhin mit der Buslinie 50 schneller und bequemer anreisen.

3. Beantwortung der Fragen

1. Achtet der Regierungsrat für eine langfristige Entwicklung des Flughafens einen Bahnanschluss weiterhin als notwendig?

Ja, der Regierungsrat ist überzeugt davon, dass die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens und die Standortqualität entscheidend von der Erreichbarkeit des EAP beeinflusst werden. Er kämpft weiterhin dafür, dass der Bund seine Versprechen umsetzt und die Verknüpfung des EAP als dritten Landesflughafen neben Genf und Zürich mit dem Eisenbahnnetz herstellt. Die Entwicklungen in Zürich und Genf zeigen nachdrücklich, dass gut erschlossene Flughafenareale zum Zentrum von sehr dynamisch wachsenden Arbeitsplatzschwerpunkten werden können. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist der Bahnanschluss des EAP unabdingbar.

2. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat für eine zügige Projektierung einer kostengünstigen Lösung?

Die Prüfung und Abwägung diverser Ansätze zeigt, dass noch keine überzeugende Lösung für einen kostengünstigen und damit rasch umzusetzenden Anschluss an die Eisenbahn vorliegt. Zügig realisiert werden kann eine weitere Aufwertung der Busanbindung. Dies betrifft sowohl die Linie 50 zum Bahnhof SBB, als auch die ab 2007 probenhalber verkehrende Linie 52 zum Badischen Bahnhof und die geplante Linie zum Bahnhof St-Louis. Eine attraktive Vermarktung dieser drei Linien als Airport-Zubringer, ihre konsequente Ausgestaltung als rasche, zuverlässige Transportsysteme von hoher Qualität und eine umfassende Informations- und Kommunikationspolitik unter Einbezug aller drei interessierter Länder bzw. ihrer Bahnunternehmungen sind weitere Bausteine, um die Eisenbahn als Zubringer zum EuroAirport zu fördern.

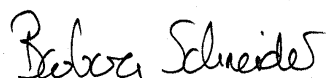
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den Behörden in Bern und in Frankreich für eine rasche und kostengünstige Realisierung einzusetzen?

Der Regierungsrat wird sich weiterhin, zusammen mit den Nachbarkantonen, den betroffenen Bahnunternehmungen und den interessierten Verbänden dafür einsetzen, einen Bahnanschluss zu realisieren. Er sieht derzeit keinen Ansatz für eine sehr kostengünstige Lösung an der bestehenden Strecke Basel - Mulhouse. Der Regierungsrat befürwortet daher längerfristig den Bau eines Flughafenbahnhofs in unmittelbarer Nähe des Terminals und der erforderlichen Anschlussstrecken an die bestehende Bahnlinie. Bei diesem Projekt hingegen sieht der Regierungsrat durchaus noch Potenzial für eine Optimierung der Investitionskosten und damit auch für eine raschere Finanzierung und Realisierung.

4. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend einfachen Schienenanschluss an den EuroAirport Basel-Mulhouse als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber