



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

04.8025.03

BVD/P048025
Basel, 18. Februar 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 17. Februar 2009

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 24. Januar 2007 vom Schreiben 04.8025.02 Kenntnis genommen und - entgegen dem Antrag des Regierungsrates - den nachstehenden Anzug Stephan Maurer und Konsorten stehen lassen:

„Die Planungen und Diskussionen für einen Bahnanschluss an den EuroAirport dauern nun schon rund 40 Jahre, ohne dass 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

In seinem Antwortschreiben Nr. 04.8025.02 vom 7. November 2006 hat sich der Regierungsrat ausführlich zu einem einfachen Schienenanschluss, wie ihn der Anzugsteller vorschlägt, geäußert. Seitdem hat sich in dieser Sache einiges bewegt.

1.1 Der Verkehr am EuroAirport steigt - Bedarf für einen Anschluss ans Schienennetz besteht

Der EuroAirport (EAP) entwickelt sich weiterhin sehr erfreulich. Nach dem Tiefstand der Jahre 2003 und 2004 mit ca. 2,5 Mio. Passagieren/Jahr konnte der EAP in den vergangenen drei Jahren (2006 - 2008) wieder mehr als 4 Mio. Passagiere im gewerbsmässigen Linien- und Charterverkehr verzeichnen. Das Aufkommen liegt bei rund 40% desjenigen des Flughafens Genf, der 2007 die Marke von 10 Mio. Passagieren erstmals überschritten hatte.

Aus diesem Grund stellt sich heute immer mehr die Frage nach einer direkten Anbindung des EAP ans Schienennetz. Das Passagieraufkommen ist heute in etwa vergleichbar mit demjenigen des Flughafens Genf Ende der siebziger Jahre, als dort der Bau des Bahnanschlusses beschlossen wurde.

Zum Potenzial des öffentlichen Verkehrs gehören neben den Flugreisenden auch die Fahrten der Beschäftigten. Heute zählt der EAP rund 6'000 Arbeitsplätze sowohl am Flughafen selbst als auch in den angesiedelten Unternehmen. Die Mehrzahl der Beschäftigten hat ihren Wohnsitz im Elsass oder in Südbaden.

1.2 Der EAP ist nicht genügend an das ÖV-Netz angebunden

Mit dem öffentlichen Verkehrsnetz der Nordwestschweiz ist der EAP heute über die Buslinie 50 der BVB verbunden. Diese Linie hat 2007 rund 2,2 Mio. Fahrgäste befördert, mehr als je zuvor. Angesichts der signifikanten Zunahme bei der Fahrgastentwicklung wurde der Fahrplan auf Ende 2007 zu einem 7 ½-Min.-Takt verdichtet.

Auch wenn in den kommenden Jahren, im Zuge der prognostizierten rückläufigen Wirtschaftsentwicklung, mit einem Abflachen des Wachstums auf dem EAP zu rechnen ist, wird es immer schwieriger, das Verkehrsvolumen mit einer einzigen Buslinie von Basel SBB aus zu bedienen. Dies auch deshalb, weil der Anteil der so genannten 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.

Auf der elsässischen Seite besteht seit Mitte Januar 2008 eine Busverbindung ab dem Bahnhof Saint-Louis¹ zum EAP (französischer Sektor). Im Gegensatz zur BVB-Linie 50 verkehrt der Bus allerdings tagsüber nur halbstündlich, in den Morgenstunden alle 20 Minuten.

¹ Die Buslinie geht vorerst ab dem Bahnhofplatz auf der Ostseite. Dadurch muss eine längere Strecke zurückgelegt werden. Eine Haltestelle auf der Westseite des Bahnhofs soll bis 2009 realisiert sein.

Allein schon deswegen profitiert die Schweizer Kundschaft kaum von dieser neuen Verbindung. Hinzu kommt, dass es seit diesem Fahrplan keine direkte S-Bahnverbindung ins Elsass mehr gibt². Daher müsste heute in jedem Fall zweimal umgestiegen werden, um von der Nordwestschweiz mit der Bahn via Saint-Louis an den EAP zu gelangen.

Es fehlt nach wie vor eine direkte Bahnverbindung an den EAP. Wie in Genf bestehen in Basel im Verkehr zwischen der SBB und SNCF technische Unterschiede bezüglich Strom- und Zugsicherheitsysteme. Zudem liegt, im Gegensatz zur heutigen Genfer Flughafenstrecke, die Strecke von Basel SBB zum EAP teilweise auf französischem Gebiet. Während deshalb in Genf eine rein schweizerische Lösung gefunden werden konnte, müssen die Züge, die zwischen Basel SBB, Saint-Louis und dem EAP verkehren, dafür speziell ausgerüstet sein und das Personal braucht eine Zusatzausbildung. Besonders schwierig stellt sich die Situation, wenn Fernverkehrszüge aus der Schweiz (z.B. von Zürich, Bern oder Luzern) über den Bahnhof SBB zum Flughafen weiterfahren sollen.

1.3 Ein Flughafenbahnhof ist machbar aber nicht rentabel

Nachdem in früheren Jahren keine Studie die Wirtschaftlichkeit eines direkten Anschlusses des EAP ans Schienennetz hatte nachweisen können, wurde zwischen 2001 und 2003 unter Federführung des französischen Staates erneut eine Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie durchgeführt. Diese ergab, dass

- der Bau eines Flughafenbahnhofs und der entsprechenden Zulaufstrecken technisch und betrieblich machbar ist,
- dieses Vorhaben Investitionskosten von rund 200 Mio. € (ca. 300 Mio. Fr.) bedarf;
- eine regelmässige Bedienung des Bahnhofs mit Hochgeschwindigkeitszügen (TGV Rhin-Rhône) in volkswirtschaftlicher Hinsicht zwar von Nutzen wäre, aber
- die betriebswirtschaftliche Rentabilität des Vorhabens aufgrund der hohen Investitionskosten nicht gegeben sei.

1.4 Frankreich legt den Schienenanschluss aufs Eis

Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden dem binationalen, politischen Lenkungsausschuss im Juni 2003 vorgestellt. Offiziell erklärte der Préfet de Région die Arbeiten im Dezember 2005 für beendet.

Als Folge dieser Arbeit beschloss der Préfet de Région im Rahmen dieser letzten Sitzung des Lenkungsausschusses vom 8. Dezember 2005 immerhin 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 Interventionen seitens des Kantons Basel-Stadt keine Beschlüsse. Die Région Alsace, die Préfecture de Région (als Vertreterin des Staates) sowie die Bahnunternehmen RFF und SNCF äusserten mehr oder weni-

² Die durchgehende S-Bahnlinie S1 Mulhouse – Frick ("Grüne Linie") hat auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 in Basel SBB aufgetrennt werden müssen, weil das neue Rollmaterial (FLIRT) noch nicht in Frankreich zugelassen worden ist.

ger deutlich, dass sie bis auf weiteres kein Interesse daran haben, eine Lösung für die Finanzierung des Vorhabens zu finden.

Massgeblich zu dieser Haltung beigetragen haben dürfte der Entscheid des Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) vom 18. Dezember 2003. Unter dem Vorsitz des seinerzeitigen Ministerpräsidenten J.-P. Raffarin wurden fünfzig Infrastruktur-Grossprojekte bestimmt, die in den nächsten Jahren realisiert werden sollen. Der Schienenanschluss EuroAirport war in dieser Liste nicht aufgeführt.

2. Gibt es eine schweizerische Lösung?

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 CHF 1'090 Mio. bewilligt. Davon sind CHF 25 Mio. zur Verbesserung des Anschlusses des EAP an die schweizerischen Bahn-Fernverkehrsverbindungen bestimmt. Der Betrag ist konkret als Beitrag für den Bau eines Flughafenbahnhofs gedacht, der unter französischer Bauherrschaft auf französischem Staatsgebiet realisiert würde. Die baulichen Massnahmen müssten bis 2010 in Angriff genommen und 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 die Schweizer Seite schon seit Jahren der Frage nachgeht, ob es Lösungen gibt, die zum einen attraktiver sind als die heutige Erschliessung mit dem Flughafenbus und zum anderen kurzfristig auf Schweizer Seite umsetzbar sind.

Im Jahr 2007 hatte eine Arbeitsgruppe, die sich aus Fachpersonen der SBB und beider Basel zusammensetzte, diese Frage unter Beizug eines externen Büros im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) abgeklärt. Die Studie hat ergeben, dass für denkbare Angebotsvarianten auf Schweizer Seite Infrastrukturmassnahmen³ möglich sind, die sich zwar kostenmässig im Rahmen der CHF 25 Mio. bewegen, jedoch nicht die Ziele und Vorgaben eines HGV-Anschlusses erfüllen (u.a. bezüglich kürzerer Reisezeiten etc.). Zudem resultiert ohne eine direkte Anbindung des Flughafens ans Schienennetz kein zusätzlicher Nutzen für die Schweiz, da mindestens einmal mehr umgestiegen werden muss (z.B. in St. Johann oder Saint-Louis auf einen Shuttle-Bus). Dadurch verlängert sich die Gesamtreisezeit zum Flughafen. Im Vergleich zu allen untersuchten Varianten weist die Buslinie 50 ab dem Bahnhof SBB die kürzeste Gesamtfahrzeit auf.

3. Lässt sich ein Schienenanschluss etappieren?

2007 hat der Flughafen von der ETH Lausanne prüfen lassen, inwiefern sich ein Flughafen-

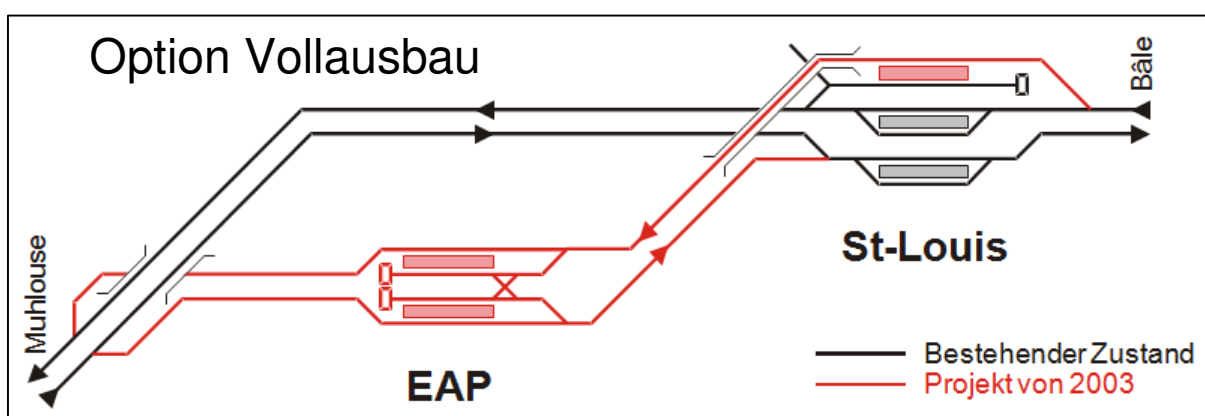
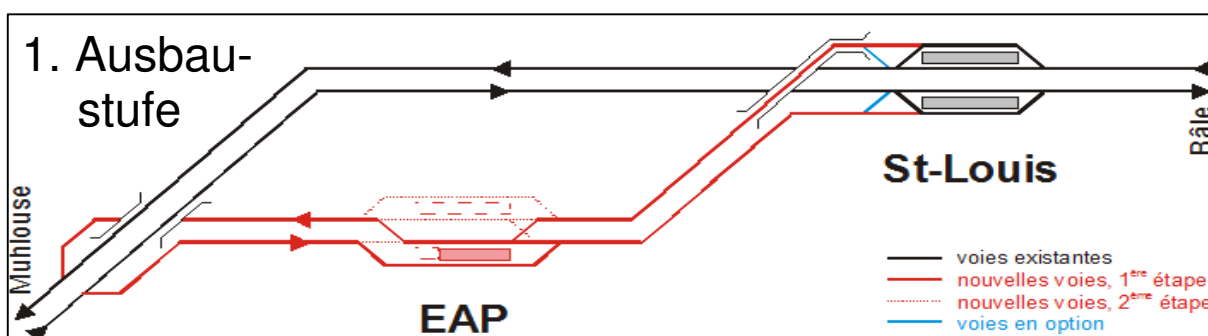
³ z.B. zusätzliche Weichen im Westkopf des Bahnhofs SBB oder Profilerweiterungen im Schützenmatt- und Morgartentunnel für den evt. Einsatz von Doppelstockzügen

bahnhof etappenweise, aber aufwärtskompatibel realisieren lässt, und ob dabei Einsparungen bei den Baukosten möglich sind.

Die Studie hat ergeben, dass in einer ersten Etappe Einsparungen von rund € 40 Mio. möglich sind, wenn die Infrastruktur eines Flughafenbahnhofs auf das Notwendigste beschränkt bleibt. Unter anderem würde auf ein zusätzliches Perron (mit zwei Gleisen), Wendegleise und ein separates Bahnhofsgebäude verzichtet (siehe unten stehende Abbildung). Stattdessen würde das Terminal die Funktion als Flughafenbahnhof erfüllen.

Das Angebotskonzept für eine erste Etappe des Flughafenanschlusses sieht eine Bedienung durch die Regio-S-Bahn und Regionalschnellzüge (elsässische TER 200) vor. Kaum in Frage käme eine solche auch durch TGV und Fernzüge aus der Schweiz. Dafür müsste die Infrastruktur voll ausgebaut werden (siehe Graphik Option Vollausbau), von der frühere Planungen für einen Schienenanschluss stets ausgegangen waren.

Eine erste Etappe des Schienennetzes hätte zum einen den Vorteil, dass sie den Bedürfnissen der Region und dem Zweck des EAP als wichtiger Flughafen im europäischen Regionalluftverkehr am besten entspricht. Zum anderen wäre eine solche Lösung aufwärtskompatibel mit einem Vollausbau, und es sind Einsparungen möglich. Alles in allem ist beim heutigen Preisstand dennoch mit Kosten von schätzungsweise € 170 Mio. zu rechnen.⁴



CHF 300 Mio. aus, heutige genauere Berechnungen von € 180 Mio. In einer ersten Etappe liessen sich die Kosten um rund € 40 Mio. (auf € 140 Mio.) reduzieren. Aufgerechnet mit der allgemeinen Preisentwicklung 2003-2007, insbesondere unter Berücksichtigung der Bauteuerung, würden die Baukosten heute ca. € 170 Mio. betragen.

Neben Kosteneinsparungen hat der Flughafen auch Möglichkeiten zur Finanzierung geprüft. Die Abklärungen dazu sind mit den Behörden, dem BAV und den regionalen und zentralen Gebietskörperschaften in Frankreich noch im Gange. Ausserdem hat der EAP im Herbst 2008 eine Studie öffentlich ausgeschrieben, die einen innovativen Finanzierungsvorschlag für den Bahnanschluss zum Ziel hat.

4. Andere Lösungsvarianten

In seinem Antwortschreiben Nr. 04.8025.02 vom 7. November 2006 hat der Regierungsrat unter Ziffer 2 ausführlich andere denkbare Lösungsvarianten für einen Anschluss des EAP ans Bahnnetz mit all ihren Vor- und Nachteilen aufgezeigt. Für nähere Details sei auf dieses Dokument verwiesen.

Besonders automatische Transportsysteme wie ein „Tapis roulant“ ab der bestehenden Strecke oder ein People Mover ab dem Bahnhof St-Louis bedingen erhebliche Investitionen, die während längerer Zeit amortisiert werden müssen und daher relativ hohe Kapital- und Betriebskosten zur Folge haben. Zudem müssen Bahnreisende bei all diesen Lösungen mindestens einmal umsteigen. Daher müsste die Buslinie 50 in jedem Fall bestehen bleiben, da sich sonst für die Schweizer Kundschaft keine Verbesserung, sondern eine spürbare Verschlechterung des Angebots einstellt.

Aus diesen Gründen macht es aus Sicht des Regierungsrates wenig Sinn, kurz- bis mittelfristige Provisorien zu erstellen, um den EAP indirekt ans Schienennetz anzubinden. Vor allem könnte dies in den kommenden Jahren negative Auswirkungen auf einen Entscheid für einen vollen Bahnanschluss haben. Das BAV hat im Rahmen der Studie 2007 (vgl. Ziffer 2) klar signalisiert, dass für Übergangslösungen keine Gelder aus dem Hochgeschwindigkeits-Kredit (HGV-Kredit) in Frage kommen können.

Generell haben sich die Voraussetzungen gegenüber 2006 nicht wesentlich verändert. Der Regierungsrat sieht daher keine Veranlassung, seine ablehnende Haltung zu kostengünstigen Übergangslösungen (gemäss dem erwähnten Antwortschreiben) zu revidieren. Vor allem seit eine Etappierung des Bahnanschlusses in den Bereich des Möglichen gerückt ist, hat er alternative Lösungen nicht mehr ernsthaft weiterverfolgt.

5. Die politischen Voraussetzungen sind zurzeit sehr günstig

5.1 Baden-Württemberg schliesst eine finanzielle Mitbeteiligung am Schienenanschluss nicht aus

Im April 2008 stattete der baden-württembergische Ministerpräsident Günther H. Oettinger den Regierungen beider Basel einen Freundschaftsbesuch ab. Bei diesem Anlass kam auch

der Schienenanschluss des EAP zur Sprache. Der Ministerpräsident anerkannte die Bedeutung des Flughafens für den süddeutschen Raum und schloss eine finanzielle Beteiligung des Landes am Bahnanschluss nicht mehr aus. Allerdings müsse diese Frage noch intern geprüft werden. Eine offizielle Antwort stellte er bis Ende 2008 in Aussicht. Die Abklärungen sind noch im Gange.

5.2 Frankreich zeigt sich gegenüber der Schweiz gesprächsbereit

In den vergangenen Monaten wurden in der Frage eines Bahnanschlusses diverse Gespräche zwischen der französischen Republik und der Schweiz geführt, zum einen zwischen Bundespräsident Pascal Couchepin und Ministerpräsident François Fillon, zum anderen auf Ebene der Verkehrs- und Wirtschaftsministerien. Teilweise war auch der Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements involviert. Ausserdem sprach am 16. Dezember 2008 eine Delegation des EAP und des Kantons bei Staatssekretär Dominique Bussereau im französischen Verkehrsministerium vor. Die Wünsche des EAP und der Schweiz zu einem Entscheid für den Bahnanschluss EAP sind in Frankreich wohlwollend entgegen genommen worden, und eine Reaktivierung des Lenkungsausschusses wurde in Aussicht gestellt.

Auch auf regionaler Ebene ist Bewegung in die Angelegenheit gekommen. Der EAP hat bereits diverse Gespräche mit der Préfecture de Région Alsace und der Région selbst geführt.

5.3 Der Bund bietet Hand zu einer Lösung an

Die Ergebnisse der Studie für eine kostengünstige Schweizer Lösung (vgl. Ziffer 2) legte die Arbeitsgruppe den Vertretern des BAV Ende August 2008 vor. Das BAV kam in seiner Beurteilung zum Schluss, dass einzig der volle Bahnanschluss die Kriterien i.R. des HGV-Kredits erfülle und daher als mittel- bis langfristiges Ziel weiterzuverfolgen ist, solange eine Chance auf Realisierung besteht. Der besonderen rechtlichen Situation des EAP und der Komplexität in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ist sich das BAV mittlerweile bewusst. Es hat daher signalisiert, dass möglicherweise der Projektauficht bzw. dem Vorsteher des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ein Antrag um Fristerstreckung über 2015 hinaus gestellt werden könnte, wenn absehbar ist, dass innerhalb dieses Zeitraums die Projektierung läuft und eine Realisierung klar absehbar ist. Allerdings werden selbst dann die CHF 25 Mio. für einen vollen Bahnanschluss nicht ausreichen. Es ist auf jeden Fall eine Finanzierungslösung über den HGV-Kredit hinaus zu finden.

6. 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 des Wirtschaftsraums Basel 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 nachdrück-

lich, 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?

Der Regierungsrat fokussiert derzeit seine Anstrengungen darauf, eine Etappierung des Bahnanschlusses zu unterstützen. Von Übergangslösungen und alternativen Lösungen einer ÖV-Anbindung sieht er ab, solange der volle Bahnanschluss noch möglich ist. Demgegenüber bringt keine der in der letzten Anzugsbeantwortung (vgl. Kap. 4) beschriebenen, so genannt kostengünstigen Lösungen nennenswerte Vorteile, insbesondere nicht für die Kundenschaft, die aus der Schweiz zum EAP anreisen. Für diese ist heute der Bus noch immer noch die beste Angebotsvariante.

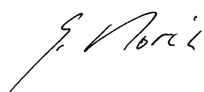
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den Behörden in Bern und in Frankreich für eine rasche und kostengünstige Realisierung einzusetzen?

Wie in Ziffer 5.2 und 5.3 erwähnt, hat sich der Regierungsrat in den letzten Monaten zusammen mit dem EAP gegenüber den Behörden in Bern und Frankreich dafür eingesetzt, dass eine kostengünstige Lösung für einen Bahnanschluss weiterverfolgt wird. Mit der Etappierung scheint dafür eine Möglichkeit zu bestehen. Allerdings kostet auch ein solches Vorhaben ca. € 170 Mio. (ca. CHF 270 Mio.), so dass auf Schweizer Seite die CHF 25 Mio. aus dem HGV-Kredit bei weitem nicht ausreichen würden, selbst wenn die Eidgenossenschaft die Hälfte der Kosten zu übernehmen hat. Deshalb wird auch eine Mitfinanzierung des Kantons Basel-Stadt (zusammen mit Basel-Landschaft) am Bahnanschluss zur Diskussion stehen.

7. 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



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin