

Stellungnahme zur Planung eines Bahnanschlusses des Euroairports mit 6 km Bahn-Neubaustrecke

1. Würdigung des Verfahrens

Vorausschickend ist zu sagen, dass der Ausbau der schienengebundenen und grenzüberschreitenden Infrastruktur im Dreiländereck unumgänglich und wichtig ist, um eine zukunftsfähige Mobilität zu ermöglichen.

Insofern sind grundsätzlich alle Investitionen in schienengebundene Infrastrukturprojekte zu begrüßen, auch das Projekt eines Flughafenbahnhofes direkt vor dem Terminal des Euroairports wäre nicht abzulehnen, wenn unbegrenzte finanzielle Ressourcen zur Verfügung stünden ebenso wie genügend Gewerbe-, Wohnbau- und Erholungsflächen.

Da diese beiden letzten Punkte nicht gegeben sind, ist zu überlegen ob mit 250 Millionen € nicht wesentlich nutzbringendere Projekte finanziert werden können und trotzdem die Erreichbarkeit des Euroairports per Schiene ermöglicht werden kann.

Auf diese beiden Punkte soll meine Stellungnahme eingehen.

2. Nachteile der jetzigen Planungen

Die bisherigen vorgelegten Planungen haben wesentliche und massive Nachteile, die in der Diskussion nicht berücksichtigt werden. Diese seien hier nur stichwortartig aufgezählt:

- Die gewerblichen Erweiterungsmöglichkeiten der Stadt St. Louis werden durch die Zerschneidung der Entwicklungsfläche zwischen Bahnlinie und Autobahn durch die geplante Schienenstrecke, die größtenteils auf einem massiven Damm verlaufen soll, massiv und wesentlich beeinträchtigt.
- Für Passagiere aus dem deutschen Teil des Dreiländerecks, die immerhin 25% des Passagieraufkommens stellen, gibt es keine Vorteile, da die Fahrtzeiten durch den Umweg über die Schweiz bzw. Mulhouse nicht attraktiv sind.
- Alternative Planungen (wie z.B. die in dieser Stellungnahme skizzierte) werden nicht diskutiert.
- Nach meinen Informationen können nur ein kleiner Teil der 6.300 Beschäftigte des Flughafens die Bahn für die Fahrt zur Arbeit nutzen, da sie nicht an der Bahnstrecke, sondern vor allem westlich des Airports wohnen.
- Schon heute sind die Fahrtzeiten zum Flughafen im Vergleich zu anderen Flughäfen nicht schlecht, wenn von einer Fahrtzeit von 15 Minuten vom nächsten Fernbahnhof Basel SBB ausgegangen wird, der im 6-Minuten-Takt bedient wird. So müssen Passagiere beispielsweise am Flughafen Frankfurt vom Fernbahnhof bis zum Terminal 2 laut Informationen des Airports 25 Minuten Wegzeit einkalkulieren, dazu kommt die Wartezeit auf den Shuttlebus - bei einem Fahrplankontakt des Shuttlebusses von 10 Minuten.

3. Umweltauswirkungen

Positive Umweltauswirkungen einer Schieneninvestition sollte sich danach bemessen, wie viele Menschen regelmäßig statt eines privaten Pkw auf den ÖPNV umsteigen.

Die Fahrt zum Flughafen ist für die meisten Menschen eine Ausnahmesituation – vielleicht sitzen in den Entscheidungsgremien zwar Menschen, die öfter als Durchschnittsbürger*innen des

Dreiländerecks zum Euroairport fahren, nur können diese nicht als Maßstab genommen werden, da Infrastrukturprojekte allen Menschen gleichmäßig nutzen sollen.

Entscheidend ist also, wie viele Menschen durch diese Investition dauerhaft und regelmäßig auf den privaten Pkw verzichten können, und hier zeigt sich, dass mit einer Investition von 250 Millionen € die Schieneninfrastruktur im Dreiländereck nur für eine sehr kleinen Personenkreis verbessert, die Umsteigewirkung von Privatfahrzeugen auf den ÖPNV kann als Minimal bezeichnet werden.

Wie schon ausgeführt, ist die Bahnverbindung nur für wenige Mitarbeiter des Euroairports attraktiv, so dass die meisten von ihnen wohl weiterhin den Pkw zum Weg zur Arbeit nutzen werden. Wenn optimistisch gerechnet wird und 20% der Mitarbeiter durch den Schienenanschluss dazu bewegt werden, für den Weg zur Arbeit die Bahn zu nutzen, wären dies 1.200 Personen die die Bahn täglich für den Arbeitsweg nutzen würden – zu Kosten von über 200.000 € pro Person. (Im Vergleich: Für die Reaktivierung der Kandertal-S-Bahn werden Kosten von ca. 25 Millionen € veranschlagt bei einer erwarteten regelmäßigen Nutzeranzahl von 1.500 Personen, d.h. zu Kosten von ca. 17.000 € pro Person die regelmäßig den ÖPNV nutzt - weniger als 10%.)

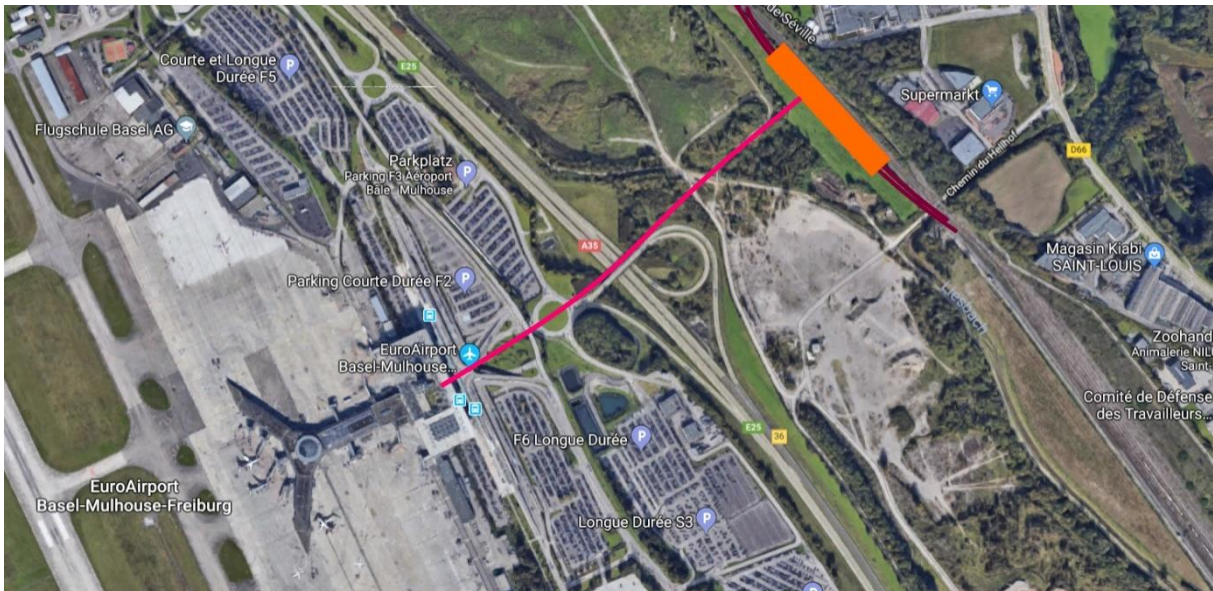
Fazit: Die positiven Umweltauswirkungen für sind im Vergleich zu den hohen Kosten gering.

4. Alternative

Wenn wir nun davon ausgehen, dass 250 Millionen € in die Schienen-Infrastruktur des Dreiländerecks investiert werden sollen, die möglichst vielen Menschen dienen, den Euroairport besser zugänglich machen und die Gesamtinfrastruktur bestmöglich ergänzen soll, dann sollte der folgende Vorschlag als Alternative mit entwickelt werden.

Er besteht aus zwei Teilen:

A: Einem neuen Bahnhof an der bestehenden Strecke:



- Etwa zwischen den Straßen Chemin du Hellhof und Rue de Seville wird – auf der westlichen Seite der Bahnstrecke – ein neuer Bahnhof gebaut
- Die Entfernung von der Eingangshalle des Euro-Airports beträgt etwa das 1,5-fache der Entfernung des hintersten Parkplatzes in dem neu gebauten Parkhaus, ca. 600 Meter.
- Über diese Entfernung wird mit einer Brücke (nördlich parallel zur bestehenden Autobahnbrücke und über die Parkflächen hinweg) ein direkte Verbindung des Bahnhofes

mit der Euroairport-Eingangshalle hergestellt, die z.B. mit überdachten schnelllaufenden Rollbändern ausgestattet sein kann die ca. 5 Minuten benötigen (abzüglich der Laufgeschwindigkeit), oder mit anderen geeigneten Transportmöglichkeiten wie selbstfahrende Shuttlebusse etc.

Die Kosten für diesen neuen Bahnhof und die weitere Infrastruktur können großzügig mit 50 Millionen € geschätzt werden.

B: Einer Neubau der bis zum 2. Weltkrieg existierenden Bahn-Rheinbrücke Weil – Huningue (nördlich der Palmrain-Brücke) und (Wieder-) Aufnahme einer S-Bahn-Strecke Weil – Huningue – St. Louis, die dann bis zum Euroairport verlängert wird.

- Auf beiden Seiten des Rheins sind die Schienenstränge noch intakt, es müssen evtl. einige Brücken / Übergänge geschaffen bzw. neu gebaut werden.
- Diese Brücke und die Wiederaufnahme dieser Verbindung ermöglicht eine direkte Verlängerung der S5 und damit einen direkten Anschluss des Wirtschaftsraums Wiesental (ca. 100.000 Einwohner).
- Sie ermöglicht auch eine direkte Verbindung zum Euroairport von der deutschen Seite des Hochrheins, die nach der geplanten Elektrifizierung zu einer attraktiven Strecke wird, und damit des Wirtschaftsraums Waldshut / Schaffhausen, so dass sich auch für Bewohner dieser Region ein Zugang zum Euroairport erschließt der nicht durch die Ballungszentren und –Bahnhöfe Zürich bzw. Basel SBB führen muss. Auch für die Bewohner des Oberrheins verkürzt sich die Reisezeit zum Flughafen durch Umsteigen an dem neu gestalteten Bahnhof Weil am Rhein massiv im Vergleich zu einem Umweg durch Basel.
- Eine weitere Schienenquerung des Rheins ermöglicht einen „äußeren Eisenbahnring“ um den nördlichen Teil Basels und damit eine Entlastung, falls es auf den Basler Rheinbrücken zu problematischen Situationen oder Engpässen – z.B. durch Bauarbeiten oder Unfälle – kommt.



Für diese Baumaßnahmen können sind 150 Millionen € sicherlich ausreichend, von denen ca. 80 Millionen € für den Bau der Bahnbrücke gerechnet werden.

5. Kosten-Nutzen-Verhältnis

Während das geplante Vorhaben ausschließlich für eine relativ kleine Nutzergruppe einen messbaren, wenn auch zur hier gezeigten Alternative nur minimalen Nutzungsvorteil von ca. 4 Minuten Verkehrszeit pro Nutzung bringt und 250 Millionen € in einen zu einer existierenden Bahnlinie parallel laufenden Schienenstrang und einen neuen Bahnhof investiert werden, der sonst keine neuen Nutzer erreicht, wird mit der hier vorgestellten Alternative eine neue Verbindung geschaffen, die die grenzüberschreitenden Verbindungen festigen und neue Möglichkeiten eröffnen würde. So wäre durch die direkte schienengebundene Verbindung zwischen St. Louis und Lörrach eine bessere und engere Zusammenarbeit der beiden Verwaltungssitze zu erwarten, es wird insbesondere für junge Menschen einfacher, die Kultur des Nachbarlandes zu erleben etc. – die Nutzen sind vielfältig und werden z.B. bei der Planung der Wiederbelebung der Bahnbrücke Colmar – Breisach ausführlich diskutiert, sie gelten hier im gleichen Maße und sind für das Zusammenwachsen der Region existenziell wichtig – jedenfalls wichtiger als die Frage, ob die Reisezeit zum Flughafen vier Minuten länger oder kürzer ist.

Zusätzlich würde diese Investition eine strategisch wichtige weitere Rheinüberquerung für den Bahnverkehr ermöglichen, die im Krisenfall massive positive Wirkungen haben wird.

Weiterhin sind nach der überschlägigen Kostenrechnung von 50 Millionen € übrig, die z.B. zur Reaktivierung der Kandertalbahn eingesetzt werden können.

Alles in Allem zeigt sich, dass der Bahnanschluss des Euroairports mit wesentlich geringeren finanziellen Mitteln erreicht werden kann, wenn kleine Abstriche im Komfort und Schnelligkeit akzeptiert werden – und selbst nach diesen kleinen Abstrichen wird der Euroairport im Vergleich zu anderen Flughäfen in Bezug auf Zugänglichkeit und Erreichbarkeit mit dem ÖPNV keinen Vergleich scheuen müssen, wie das o.g. Beispiel des Flughafens Frankfurt zeigt.

Mit freundlichen Grüßen

Dietmar Ferger

Ehemals Stadt- und Kreisrat der Grünen im Stadtrat bzw. Kreistag Lörrach, jetzt parteilos und unabhängig.