

# Nouvelle liaison ferroviaire **EuroAirport**

GRAND PROJET FERROVIAIRE  
GRAND EST EUROPE



**MITWIRKUNGSDOSSIER**

mai 2013





Dieses Dossier stellt der Öffentlichkeit die Zielsetzungen und Merkmale des Bahnanschlussprojekts für den Flughafen Basel-Mulhouse vor. Das Vorhaben wird von Réseau Ferré de France<sup>(1)</sup> und dem Flughafen Basel-Mulhouse, gemeinsam mit der Région Alsace – als Leistungbestellerin des Schienenregionalverkehrs (TER) – getragen, die für die Planung im Vorlauf der „Enquête publique“<sup>(2)</sup> verantwortlich zeichnen.

Mit diesem Dossier wird die Publikation zu den Projektzielen vom Mai 2012 aktualisiert. Es enthält insbesondere im Anhang neue Erläuterungen zu den Studien, die von 2010 bis 2011 zur Untersuchung verschiedener ÖV-Anbindungsmöglichkeiten des EuroAirport durchgeführt wurden und die in die Entscheidung für einen Bahnanschluss mündeten.

Dieses Dossier ist das Hintergrunddokument für den ersten Meilenstein der „Concertation“<sup>(3)</sup> (6. Mai bis 20. Juni 2013), mit welcher die Empfehlung der „Commission Nationale du Débat Public“<sup>(4)</sup> in ihrem Beschluss vom 5. September 2012 umgesetzt wird. Der erste und die folgenden Meilensteine der „Concertation“ sind im Vorfeld der „Enquête publique“ zum Vorhaben angesiedelt.

[1] RFF, Schienennetzbetreiber Frankreichs

[2] „öffentliche Anhörung“ nach französischem Recht

[3] „Beratungen“ nach französischem Recht

[4] französische Instanz, die eine öffentliche Beteiligung im Vorfeld der Umsetzung von bedeutenden Infrastrukturvorhaben sicherstellt

# Inhalt

Überblick über das Vorhaben .....	3
<b>1. Kontext des Vorhabens .....</b>	<b>4</b>
1.1. Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg .....	5
1.2. Das Einzugsgebiet .....	8
1.3. Aktuelle Zugangswege zum EuroAirport .....	10
1.4. Forschungsstudien und gemeinsame Abstimmung .....	11
<b>2. Ziele des Vorhabens.....</b>	<b>12</b>
2.1. Verkehrspolitische Ziele .....	13
2.2. Raumordnungs- und Wirtschaftsentwicklungsziele.....	14
<b>3. Hauptmerkmale des Vorhabens.....</b>	<b>16</b>
3.1. Dienstleistungsangebot.....	17
3.2. Erforderliche Baumassnahmen .....	18
3.3. Erhaltung von Umwelt und Lebensqualität.....	19
3.4. Kosten und Zeitrahmen der Umsetzung.....	20
<b>4. Projektbegleitung und Mitwirkung der Öffentlichkeit....</b>	<b>21</b>
4.1. Studienprogramm .....	22
4.2. Die „Concertation“ .....	22
4.3. „Concertation“ und „Enquête d'utilité publique“.....	23
<b>Anhang: Zusammenfassung der Studien 2010-2011.....</b>	<b>24</b>

# Überblick

## Überblick über das Vorhaben

Das vorliegende Vorhaben zielt auf eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung an den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg\* ab, der im Jahre 2011 über 5 Millionen Fluggäste hatte und einschliesslich aller auf seiner Fläche angesiedelten Unternehmen 6 400 Arbeitsplätze bietet.

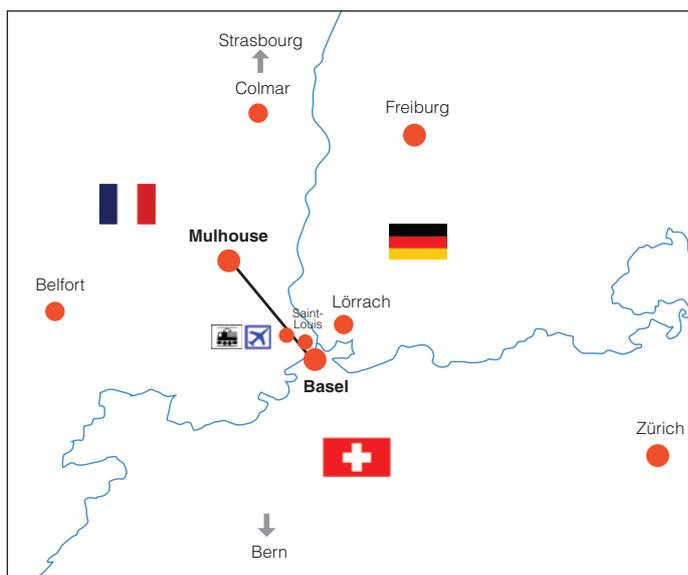
Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der EuroAirport über das Strassennetz erreichbar und verfügt mit öffentlichen Busverbindungen nach Freiburg (Deutschland), Basel (Schweiz) und Saint-Louis (Frankreich) Anbindungen an die jeweiligen Bahnhöfe. Das geplante neue Schienenangebot hat folgende Zielsetzung:

- im Rahmen der Flughafenanbindung einen massgeblichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene zu leisten dank eines nachhaltigen Beförderungsangebots von umfangreicher Kapazität und Leistung für Fluggäste und am für am Flughafen Beschäftigte;
- den EuroAirport an das französische, schweizerische und deutsche Schienenverkehrsnetz anzubinden, um auf diese Weise seine Bedeutung und Entwicklung zugunsten der wirtschaftlichen Anziehungskraft der Region und des örtlichen Arbeitsplatzangebotes zu stärken.

Das Vorhaben ermöglicht eine Direktanbindung des EuroAirport an das regionale französische (TER, TER 200) und an das schweizerische (S-Bahn) Schienenverkehrsnetz ab Mulhouse bzw. Basel (mit Umsteigemöglichkeiten an diesen Bahnhöfen, z.B. in Richtung Freiburg oder Lörrach) sowie langfristig durch Hochgeschwindigkeitszüge mittels:

- eines in unmittelbarer Nähe des Flughafengebäudes angesiedelten Bahnhofs;
- eines Schienenabschnitts von ca. 6 km Länge, der als Ableitung von der bestehenden Strecke Mulhouse-Basel geplant ist.

Die hierfür erforderlichen Infrastrukturinvestitionen (Bau einer neuen Schienentrasse und eines neuen Bahnhofs) werden mit Preisstand Dezember 2010 auf 220 Mio. Euro netto geschätzt.



\* Die Handelsbezeichnung des Flughafens Basel-Mulhouse lautet „EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg“, häufig abgekürzt zu „EuroAirport“.



# Kontext des Vorhabens

Dieser erste Teil stellt die für das Verständnis der geplanten neuen Schienenanbindung an den EuroAirport wesentlichen Aspekte dar. Er befasst sich mit dem EuroAirport, mit dem von dem Vorhaben betroffenen Gebiet (die Agglomerationen Basel, Mulhouse und Freiburg i.Br. sowie im weiteren Sinn die Metropolregion Oberrhein) und mit den damit verbundenen Herausforderungen, mit der aktuellen Anbindung des Flughafens sowie mit den in den Jahren 2010-2011 durchgeführten Studien.

Letztere haben dank zahlreicher Austausche mit den Akteuren vor Ort die Chance geboten, die gegenwärtigen Bedingungen deutlicher zu verstehen und unter verschiedenen Alternativen des öffentlichen Personennahverkehrs auszuwählen, um auf diese Weise die Erreichbarkeit des Flughafens dank einer Bahnanbindung zu verbessern.

1

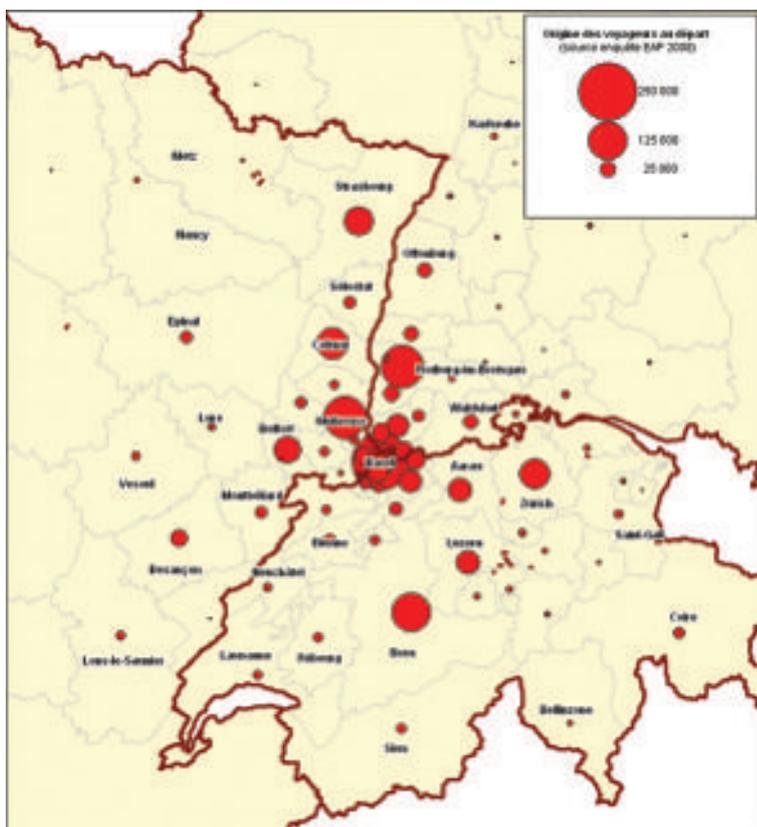


## 1.1. Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

### Ein Flughafen im Dreiländereck

Der Flughafen Basel-Mulhouse ist eine öffentliche Einrichtung auf der Grundlage des französisch-schweizerischen Staatsvertrags vom 4. Juli 1949. Er wurde ausschliesslich auf französischem Staatsgebiet errichtet und ist der einzige Flughafen der Welt, der einen zweistaatlichen Status besitzt sowie der gemeinschaftlichen Verwaltung zweier Länder unterstellt ist (Frankreich und die Schweiz\*).

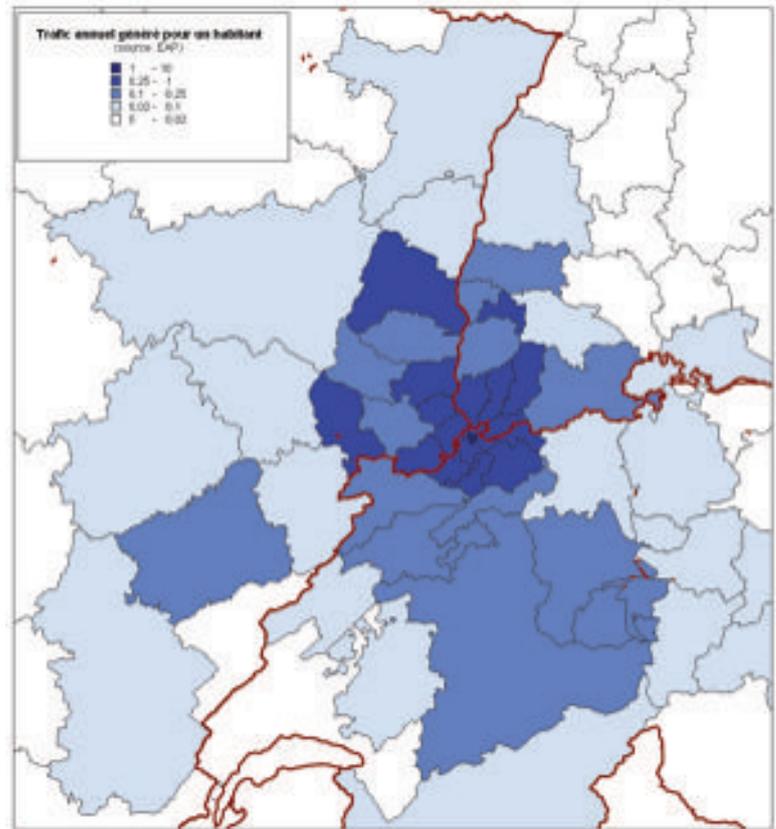
Sein Einzugsgebiet umfasst die Nordwestschweiz, die deutsche Region Südbaden und den Osten Frankreichs. Im Jahr 2008 stammten 52 % des Fluggastverkehrs aus der Schweiz, 27 % aus Frankreich und 21 % aus Deutschland.



**Einzugsgebiet  
des EuroAirport**  
(Herkunft der  
abfliegenden Fluggäste /  
EAP, Umfrage 2008)

\* Der Freiburger Oberbürgermeister und die Regierungspräsidentin von Freiburg (Regierungsvertreterin des Bundeslandes Baden-Württemberg) sind Mitglieder des Verwaltungsrats des Flughafens, sie besitzen hingegen kein Stimmrecht. Ein trinationaler Beirat, der sich paritätisch aus den Vertretern des Verwaltungsrates des Flughafens und den politischen und sozioökonomischen Vertretern aus Deutschland zusammensetzt, gewährleistet unter anderem die Interessenvertretung des deutschen Teils des Einzugsgebiets.

**Das Einzugsgebiet  
des EuroAirport**  
(Reisen je Einwohner  
und Jahr, Quelle : EAP)



**Der EuroAirport**  
ist für 8 Millionen  
Fluggäste konzipiert.  
Der Flughafen umfasst zwei  
Abflug- und Landebahnen  
(in Nordsüd- und in  
Ostwestrichtung gelegen),  
einen Frachtflugterminal  
und eine Industriefläche für  
die Inneneinrichtung und  
Wartung von Flugzeugen.



## Eine Ausrichtung von europäischer Bedeutung und ein wichtiger Wirtschaftsstandort

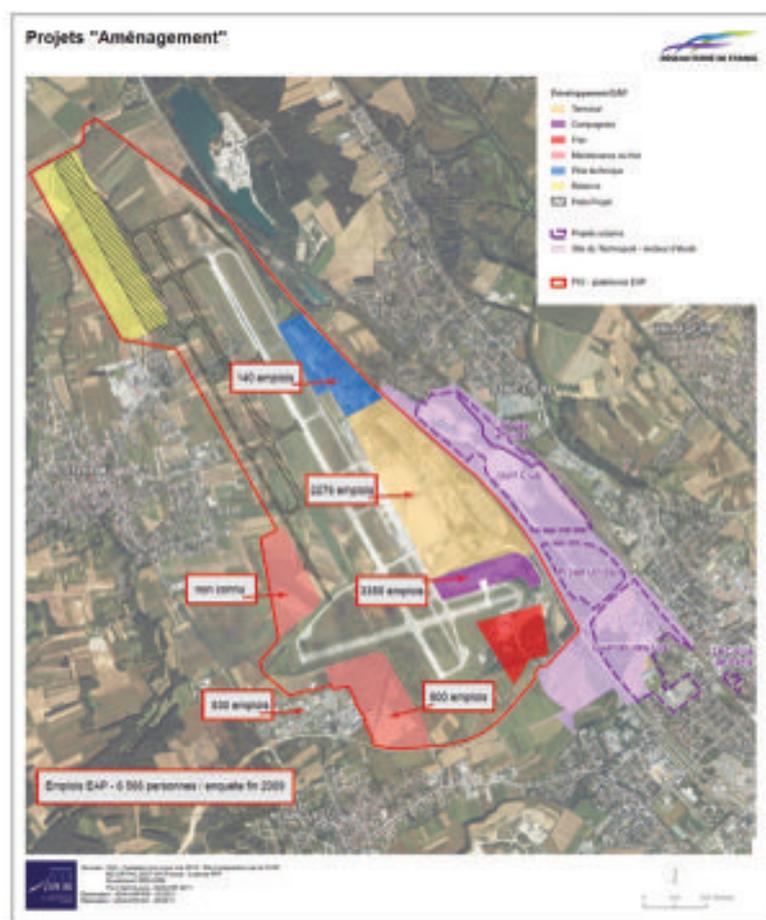
Der EuroAirport bedient zu 85–90 % europäische Flugziele. Mit über 5 Millionen Fluggästen im Jahr 2011 ist er der siebtgrößte Flughafen in Frankreich und – nach Genf und Zürich – der drittgrößte in der Schweiz. Insbesondere in den letzten Jahren ist sein Angebot stetig ausgeweitet worden.

Über seine Aufgabe als Verkehrsknotenpunkt hinaus spielt der EuroAirport eine bedeutende Rolle als Wirtschaftsstandort, insbesondere in der Wartung und Inneneinrichtung von Flugzeugen. Als zweitgrößter Arbeitgeber des französischen Département Haut-Rhin nach PSA Peugeot Citroën in Mulhouse/Sausheim umfasst der Flughafen 126 Unternehmen, die in mehreren Bereichen rund um die Start- und Landebahnen verteilt liegen. **Insgesamt sind 6.400 Beschäftigte am Standort und 64 % der Arbeitnehmer haben ihren Wohnsitz in Frankreich.** Insgesamt belaufen sich die Summe der direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätze (Dienstleister, Subunternehmer usw.) nach einer Studie zufolge auf 27.000 vollzeitäquivalente Arbeitsplätze\*.

## Anlagen von struktureller Bedeutung für die nahegelegenen Gebiete

Die Erweiterung des Flughafens ist für seine östlichen Randgebiete von Bedeutung, und zwar für die dort gelegenen Gemeinden von Saint-Louis und Hémingue, die langfristig aufgewertet werden (die auf der Karte unten violett eingezeichneten Gebiete).

**Die Planungsvorhaben in diesem Gebiet sowie das westlich vom Flughafen gelegene Industriegebiet (auf der Karte unten hellrot gekennzeichnet) bieten ein Potenzial für die Schaffung von rund 10.000 direkten Arbeitsplätzen.**



Arbeitsplätze und Raumplanungsvorhaben  
(Daten: Stand 2011)

\* Berechnungsmethode hinsichtlich wirtschaftlicher Auswirkungen von Airport Council International (ACI) Europa, Studie 2009.

## 1.2. Das Einzugsgebiet

### Der Oberrhein: ein dichtbesiedelter urbaner Raum mit starken wirtschaftlichen Perspektiven

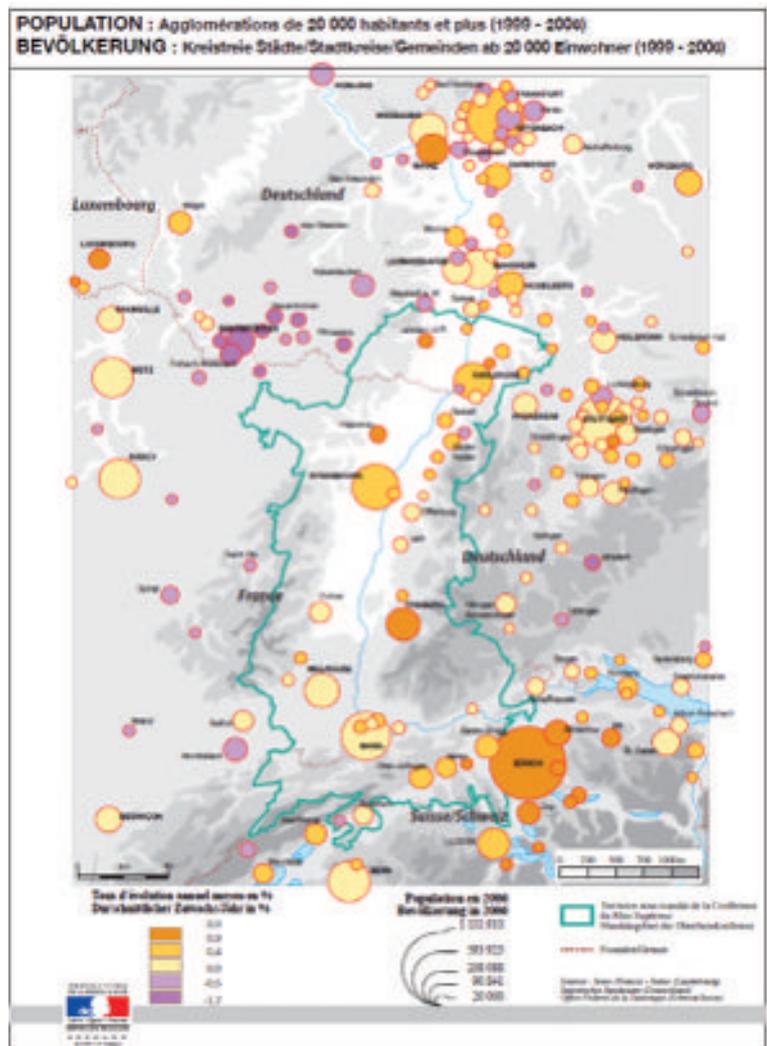
Der Oberrhein konzentriert längs des Rheintals gelegene Regionen, die eine starke Identität aufweisen – das Elsass, die Nordwestschweiz und Südbaden: sie alle sind Randgebiete in ihren Ländern und zeugen von einer gesunden Wirtschaftskraft sowie ebensolchem Potenzial für eine ökonomische Weiterentwicklung, wenngleich die Region Alsace aktuell eine Verlangsamung ihrer wirtschaftlichen Dynamik erlebt und sich seine Arbeitslosenquote jener anderer französischer Regionen annähert.

Rund 6 Millionen Einwohner zählt diese Region, die überdies eine der höchsten Urbanisierungsraten aufweist und eine der am dichtesten besiedelten Ballungsräume Europas ist (durchschnittliche Einwohnerdichte: 275 Einwohner pro km<sup>2</sup> im Jahr 2006).

Ihr Netz mittelgrosser Städte (Colmar, Offenburg...) strukturieren das Gebiet rund um fünf grosse Ballungszentren (Strasbourg, Karlsruhe, Basel sowie – in geringerem Mass – Freiburg und Mulhouse), unter denen sich Basel durch seine internationale Ausstrahlung und Strassburg durch seine europäisch-institutionelle Ausrichtung auszeichnen.

	BIP/Einwohner [2008]	Arbeitslosenquote [2008]
Nordwestschweiz	47 100€ [Schweiz: 46 000€]	2,4%
Baden-Württemberg	32 300€ [Deutschland: 30 600€]	4,3%
Elsass	28 300€ [Frankreich: 30 400€]	6,9%

Agglomerationen  
mit mehr als  
20.000 Einwohnern  
(Oberrhein und  
angrenzende Gebiete)



## Traditionelle Kooperation und Handelsbeziehungen

Der Oberrhein umfasst auch drei Länder mit unterschiedlichen politisch-administrativen Instanzen, zwei Sprachen, zwei Währungen und zwei Mitgliedschaften in verschiedenen supranationalen Systemen: die Europäische Union und die Europäische Freihandelsassoziation (EFTA).

Die Hebel für Entwicklung und Raumplanung beruhen auf rechtlich sehr unterschiedlichen Grundlagen. Beispielsweise ähneln die Zuständigkeiten der Schweizer Kantone (die von den projektnahen Gebieten der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft vertreten werden) nationalstaatlichen Befugnissen, und direkte Demokratie findet in zahlreichen Abstimmungen auf unterschiedlichsten Ebenen ihren Ausdruck.

Die Kooperationsstrukturen sind zahlreich und althergebracht: deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz (sie wurde 1976 geschaffen und gründete 2010 die Trinationale Metropolregion Oberrhein), Oberrheinrat, RegioTriRhena, Trinationaler Eurodistrikt Basel und andere.

Über die institutionelle Dimension hinaus ist der Oberrhein auch eine Region, in der jedes Teilgebiet seinen Nachbarn traditionell nützliche Besonderheiten bietet, die wirtschaftlicher (die Beschäftigungssituation und der von jeher prägnante Arbeitskräftebedarf kommen seit langer Zeit den Grenzgängerströmen zugute – 33.000 erwerbstätige Elsässer und 30.000 deutsche Arbeitskräfte arbeiten in der Schweiz, 27.000 erwerbstätige Elsässer arbeiten in Deutschland), kultureller, denkmalhistorischer und landschaftlicher, touristischer, gastronomischer und wissenschaftlicher (Hochschulen, Forschungszentren und Elitehochschulen) Ausprägung sind.



Von links nach rechts: Blick auf Basel, Firmensitz des Unternehmens PSA Peugeot Citroën in Mulhouse/Sausheim, TGV Rhein-Rhone, Strassenbahn in Freiburg.

**Basel** (187.000 Einwohner, 830.000 Einwohner in der trinationalen Agglomeration – davon 67.000 in Frankreich) ist eine „Weltstadt“. An ihrer Grösse gemessen nimmt sie sich neben den europäischen Hauptstädten vergleichsweise bescheiden aus, bietet hingegen dank der Ansiedlung von Weltkonzernzentralen (insbesondere aus der Pharmazeutikindustrie: Novartis, Roch, Syngenta...), seinem Bankengeschäft, seinen Museen sowie kulturellen und künstlerischen Veranstaltungen (Stiftung Beyeler, Tinguely-Museum, 50 Handelsmessen, darunter BaselWorld und ArtBasel) qualitativ hochwertige Lebensbedingungen und die Vorteile eines hauptstädtischen Ballungsraums. Sie ist eine der wirtschaftlich stärksten Regionen der Schweiz und bietet Arbeitsplätze für 300.000 Menschen aus 150 Nationen.

Mit 280.000 Einwohnern (Agglomeration, 2007) ist **Mulhouse** nach Strasbourg die zweitgrösste Stadt im Elsass. Diese Agglomeration besitzt eine bedeutende industrielle Vergangenheit und ist ein wichtiger Standort in Handel, Dienstleistungen, öffentlichen Einrichtungen und in der Beschäftigung (insbesondere PSA Peugeot-Citroën) für das gesamte südliche Elsass. Seit dem 11. Dezember 2011 wird sie vom TGV Rhein-Rhone angefahren – ein Service, der diesen historischen Standort am Knotenpunkt der grossen europäischen Verkehrswege aufwertet. Am 10. Februar 2012 hat Mulhouse gemeinsam mit Strasbourg das erste Metropolitansystem („pôle métropolitain“: neuer gesetzlicher Rahmen für Kooperation zwischen grösseren Agglomerationen) Frankreichs gegründet: das Ziel besteht darin, die Anziehungskraft beider Agglomerationen auf europäischer und internationaler Ebene zu erhöhen und ihre Verankerung in der Region Oberrhein zu stärken.

**Freiburg** (Stadtgebiet: 303.000 Einwohner im Jahr 2007) ist dank des Stadtbildes und der Lage am Rande des Schwarzwaldes, eine attraktive Stadt. Diese bedeutende Universitätsstadt (30.000 Studenten) ist Vorreiterin auf dem Gebiet der nachhaltigen Entwicklung (erstes ökologisches Wohnviertel der Welt – das 1996 erbaute Quartier Vauban, Sitz eines der wichtigsten europäischen Herstellers von Fotovoltaik-Panelen). Wie in ganz Baden-Württemberg beruht seine Wirtschaftskraft auf einer engen Verflechtung innovativer und exportstarker kleiner und mittlerer Unternehmen, die sich auf Dienstleistungen und Forschung spezialisiert haben.

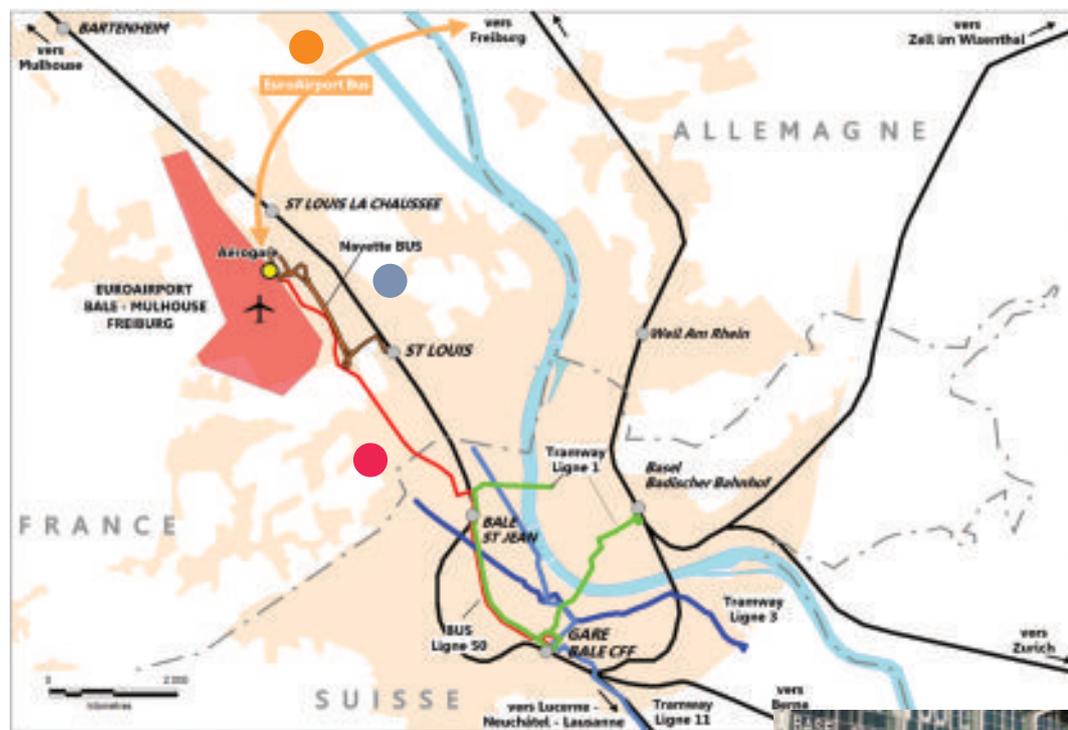
## 1.3. Aktuelle Zugangswege zum EuroAirport

Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ist gegenwärtig über die Autobahn A 35 zu erreichen sowie mittels:

- zwei Shuttlebus-Linien, die die Verbindung zum Flughafenterminal ab den Bahnhöfen Basel SBB (Linie 50 des Baseler ÖPNV) und Saint-Louis (Bus des öffentlichen Personennahverkehrsnetzes „Distribus“ der *Communauté de communes des Trois Frontières*) sicherstellen;
- eines von einem Privatbetreiber eingesetzten Reisebusservice, der die Verbindung ab dem Hauptbahnhof Freiburg sicherstellt („EuroAirport Bus“).

Nutzer aus Deutschland haben zudem über das Schienennetz Zugang zum Flughafen ab den Bahnhöfen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB.

Shuttlebus Bahnhof Saint-Louis–EuroAirport		
Fahrtzeit	Dienstzeiten	Häufigkeit
10'	5:20 bis 23:35	alle 15' von 6:00 bis 9:00 und 16:00 bis 20:00; während des Tages alle 30'
Anz. Fahrgäste/Tag etwa 300 (2011, vor der Ausweitung des Angebots)		



Rund **20.000 Personen pro Tag** fahren mit den ihnen verfügbaren unterschiedlichen Verkehrsmitteln zum EuroAirport oder von dort ab (Privat-Pkw, Zweiräder, auf dem Strassenweg verkehrender ÖPNV).

**13.600 An- bzw. Abreisen von Fluggästen** (Hin- bzw. Rückfahrt pro Tag)

**13.000 Fahrten zum bzw. vom Arbeitsplatz** (ca. 6.400 Beschäftigte x 1 Hin- und Rückfahrt pro Person)

Buslinie 50 Baseler Bahnhof–EuroAirport		
Fahrtzeit	Dienstzeiten	Taktung
15'	5:00 bis 23:40	alle 7,30'
Anz. Fahrgäste/Tag 2.850 zum EuroAirport und 950 zur Frachtzone (Beschäftigungsort des Flughafens)		



« EuroAirport Bus » Freiburg–EuroAirport		
Fahrtzeit	Dienstzeiten	Taktung
55'	9:00 bis 23:30 (ab EuroAirport), 3:30 bis 18:30 (ab Freiburg)	ca. 1 Bus/Std



## 1.4. Studien und gemeinsame Abstimmungsvorgehen

### Multimodale Studien, partnerschaftliches Vorgehen

Das vorliegende Vorhaben setzt sich aus Studien zusammen, die zwischen Ende 2010 und Ende 2011 hinsichtlich der Verbesserung einer Landanbindung des EuroAirport durchgeführt wurden. Mit der Durchführung dieser von der Europäischen Union\*, dem französischen Staat, der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bundesamt für Verkehr), der Région Alsace, dem Département Haut-Rhin und dem EuroAirport finanzierten Studien ist Réseau Ferré de France betraut worden.

Diese Studien befassten sich mit vier Lösungsansätzen für eine Landanbindung des EuroAirport, die willkürlich eine breite Palette von Verkehrsmitteln in Betracht zog, um so objektiv wie möglich alle möglichen Szenarien zu analysieren und miteinander zu vergleichen:

- Verbesserung des bestehenden Shuttlebus-Service zwischen dem Bahnhof von Saint-Louis und dem EuroAirport durch eine Metrobuslösung ;
- Anbindung durch eine Linie ab dem Bahnhof von Saint-Louis, entweder durch eine Verlängerung der Tramlinie 3 der Baseler Verkehrsbetriebe oder durch den Bau einer Art Hochbahn (vom Typ Orlyval) bzw. durch die Einrichtung eines seilgezogenen Systems (Standseilbahn);
- Bau eines neuen Flughafenbahnhofs an der bestehenden Schienentrasse, der mit dem Flughafenterminal durch ein seilgezogenes System, eine Hängebahn oder einen Fahrsteig verbunden wird;
- direkte Eisenbahnanbindung durch den Bau einer neuen Trasse und eines neuen Bahnhofs in unmittelbarer Nähe des Flughafengebäudes.

Die Ergebnisse dieser Studien wurden am 5. Dezember 2011 dem Lenkungsausschuss vorgestellt, der die Vertreter der drei betroffenen Länder unter der Schirmherrschaft des Regionalpräsidenten der Région Alsace versammelte (Staaten, Gebietskörperschaften, Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen). In diesem Rahmen wurde die Schienenanbindung vorgeschlagen, da sie sich als die Lösung mit der grössten Kapazität anbietet (da sie die grösste Anzahl von Fahrgästen aufnehmen kann), die beste Modalverlagerung und die günstigsten Fahrtzeiten ab Basel, Mulhouse und Strasbourg ermöglicht. Weitere Erläuterungen über die Ergebnisse der Studien von 2010-2011 finden sich im Anhang zum Mitwirkungsdossier.

### Dialog und fortgesetzter Austausch hinsichtlich des Vorhabens

Die Akteure am Oberrhein und künftigen Nutzer einer neuen Eisenbahnverbindung zum EuroAirport sind eng in die Studien mit einbezogen worden. Sie haben insbesondere Anlass gegeben zu:

- Gesprächen mit 32 Vertretern der Gebietskörperschaften, gewählten Vertretern auf unterschiedlichen Ebenen der Region, Akteuren aus der Wirtschaft und dem Vereinswesen in Frankreich (Alsace und Franche-Comté), in der Schweiz (Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Bern) und in Deutschland (Lörrach, Weil am Rhein, Freiburg und Stuttgart) im Rahmen einer Kontextstudie, die dazu bestimmt war, im Vorfeld Überlegungen (Januar bis April 2011), Erwartungen, Erfordernisse und Wahrnehmungen bezüglich des Zugangs zum EuroAirport zusammenzutragen;
- Gespräche rund um die raumplanerischen und entwicklungspolitischen Herausforderungen für die Region, mit 30 Vertretern aus drei Ländern (Frühjahr bis Herbst 2011);
- zwei Umfragen über den Standort EuroAirport, die im Rahmen sozioökonomischer Studien durchgeführt wurden: eine zu den „geäusserten Präferenzen“ der Fluggäste und Flughafenbeschäftigten (630 Personen wurden zwischen März und April 2011 befragt), die andere zum Thema Nutzung von Verkehrsmitteln durch Arbeitnehmer, die in dreizehn Unternehmen am Standort durchgeführt wurde, welche an der Studie teilgenommen hatten und insgesamt 1.440 Mitarbeiter vertreten, das entspricht Zweidrittel der am Standort Beschäftigten (Stand: Mai-Juni 2011).

Die Regional- und Lokalpresse hat sich regelmässig mit dem Thema befasst (rund hundert Presseartikel sind in den Jahren 2010 und 2011 in Frankreich, in der Schweiz und in Deutschland erschienen). Überdies hat der Förderverein für den Bahnanschluss am EuroAirport („EAP Express“) Veranstaltungen zum Thema EuroAirport ausgerichtet, insbesondere am 20. Juni 2011 ein Kolloquium zum Thema der nachhaltigen grenzüberschreitenden Mobilität und Herausforderungen der Schienenanbindungsvorhaben neben einer Ausstellung über das Planungsvorhaben am Flughafen, welche seit Dezember 2011 die Aufmerksamkeit der breiten Öffentlichkeit auf sich gezogen hat (Wanderausstellung).

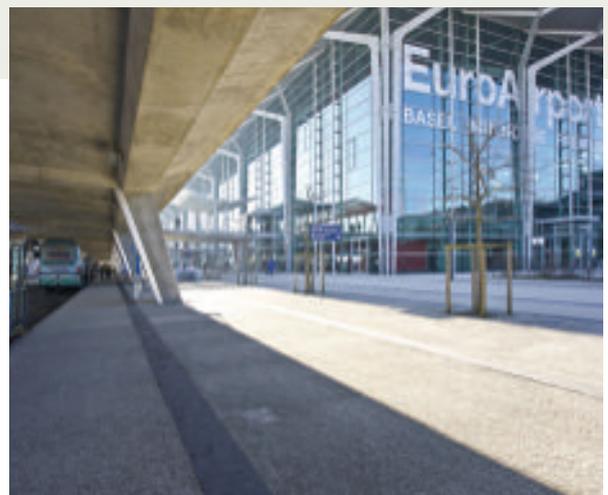
\* Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) – im Rahmen des Programms INTERREG IV Oberrhein.



# Ziele des Vorhabens

Das Projekt, eine neue Schienenanbindung des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg anzulegen, verfolgt zwei grosse Ziele, die in diesem zweiten Teil dargelegt werden:

- in verkehrsplanerischer Hinsicht soll diese Verbindung den Zugang zum Flughafen durch eine spürbare Verlagerung des Strassenverkehrs auf eine nachhaltige Dienstleistung des öffentlichen Personennahverkehrs verbessern, der sich für die Fahrgäste als attraktiv und leistungsfähig erweist
- im Hinblick auf die Raumplanung und Wirtschaftsentwicklung soll sie dazu beitragen, durch eine Verbesserung der Landverbindungen zum EuroAirport die Anziehungskraft der Region zu stärken und die Schaffung örtlicher Arbeitsplätze zu begünstigen.



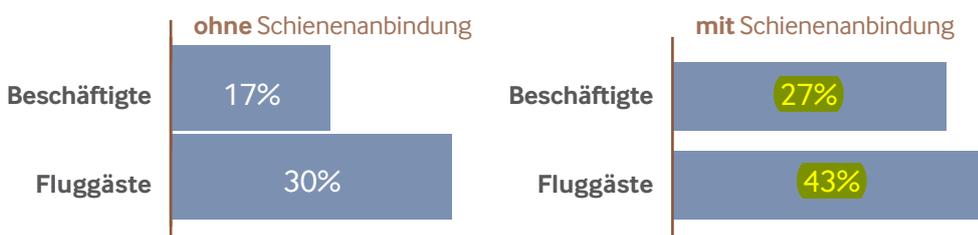
## 2.1. Verkehrspolitische Ziele

### Eine erfolgreiche Verlagerung von der Strasse auf die Schiene

Eines der Ziele des Vorhabens einer neuen Schienenanbindung besteht darin, ein nachhaltiges Verkehrsmittel grosser Kapazität für den Zugang zum Flughafen anbieten zu können.

Hiermit soll der Anteil von Personen, die mit dem ÖPNV zum Flughafen fahren, deutlich erhöht werden. Obwohl dieser Anteil schon heute bedeutend ist, insbesondere aus der Schweiz und in geringerem Masse aus Deutschland, wird das Vorhaben diesen Anteil in allen drei Ländern signifikant verstärken. Der künftige Bahnhof am EuroAirport wird einer der grössten elsässischen Bahnhöfe sein.

#### Prognose des ÖPNV-Modalanteils bis 2018\*



#### Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) pro Land

(absolute Zahlen pro Tausend Fahrgäste und Modalanteil in Prozent)

	Allemagne			France			Suisse		
	2008	2018 (ohne Vorha.)	Mit dem Vorhaben	2008	2018 (ohne Vorha.)	Mit dem Vorhaben	2008	2018 (ohne Vorha.)	Mit dem Vorhaben
Fluggäste	210	290	350	80	130	510	960	1 170	1 520
	25%	25%	30%	7%	8%	29%	45%	46%	58%
Beschäftigte	30	40	60	90	130	430	390	470	530
	16%	16%	23%	4%	5%	17%	48%	49%	53%

#### Komfortablere und attraktivere Mobilität

Um das Ziel einer Verlagerung auf andere Verkehrsmittel zu erreichen, ist es erforderlich, die angebotene Dienstleistung im Rahmen der Schienenanbindung für die Nutzer attraktiv zu gestalten, insbesondere im Vergleich zum privaten Pkw.

Das Vorhaben sollte Mobilität bieten, die:

- komfortabel und sicher ist;
- deren Fahrtzeiten kalkulierbar sind – im Gegensatz zum Zugang über die Strasse, der aufgrund von unvorhersehbaren Entwicklungen (Staus, Zeit für die Parkplatzsuche usw.) bei der Berechnung der Anreisezeit zum Flughafen die Einplanung von Pufferzeiten erfordert;
- keine Unterbrechung für den Ein- und Ausstieg bzw. Transfer erfordert, da der neue Bahnhof direkt am Flughafengebäude liegen wird;
- einen den Bedürfnissen entsprechenden Fahrplan anbietet;
- deutlich sichtbar ist (Beschilderung, elektronische Fahrplananzeige in Echtzeit usw.), um den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln und den Übergang zwischen Flughafenterminal und Bahnhof so einfach wie möglich zu gestalten.

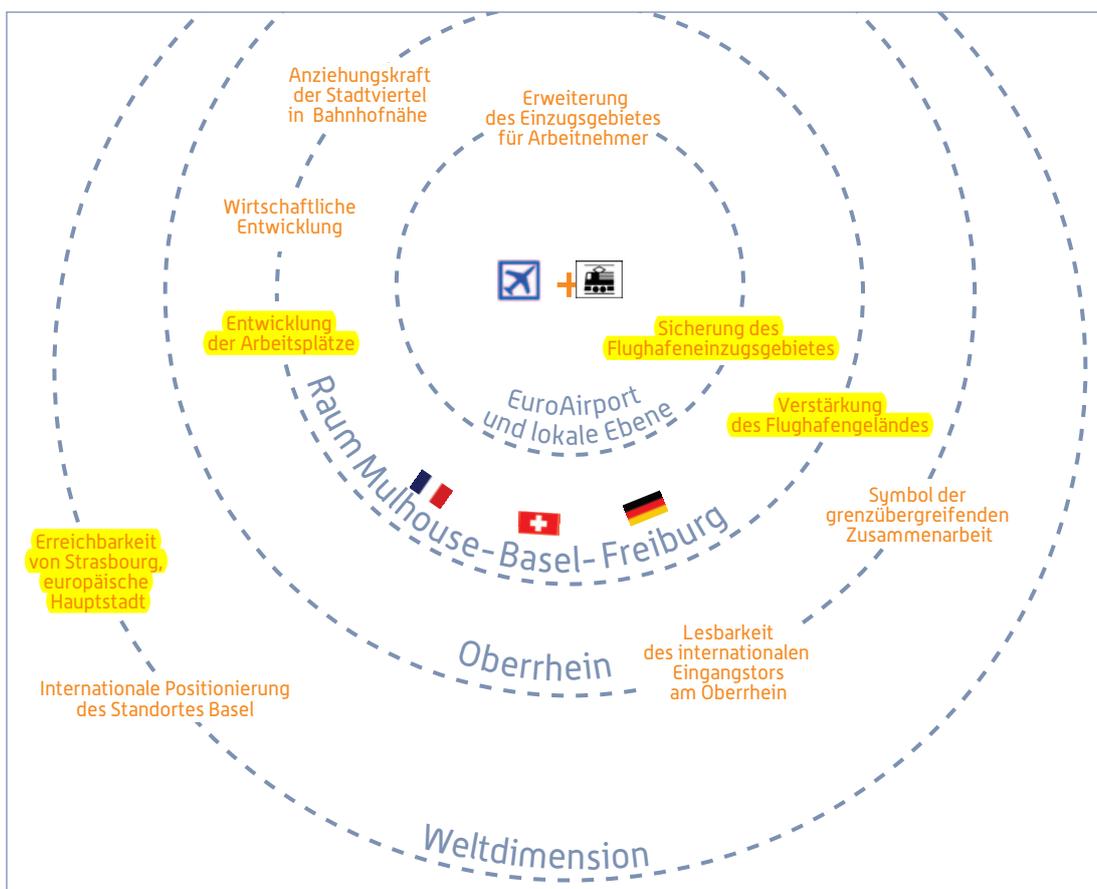
\* 2018 ist das betrachtete Referenzjahr für die Verkehrslage und den Zugang zum EuroAirport ohne Einbeziehung des neuen Schienenanbindungsvorhabens.

Ziele des Vorhabens

## 2.2. Raumordnungs- und Wirtschaftsentwicklungsziele

### Ein Vorhaben zur Stärkung regionaler Vorteile

Über seine verkehrstechnische Aufgabe hinaus sind positive Auswirkungen für die Gebietsentwicklung auf unterschiedlichen Ebenen aus der Einrichtung einer neuen Schienenanbindung an den EuroAirport zu erhoffen, die es in künftigen Studien zu vertiefen und zu quantifizieren gilt. Einige geplante Effekte sind in der folgenden Grafik dargestellt.



Die konzentrischen Kreise in der Grafik symbolisieren die geographischen Gebiete.

### Örtliche Auswirkungen

Der Bau eines Bahnhofs in unmittelbarer Nähe des EuroAirport-Flughafengebäudes schafft einen neuen Verkehrsknotenpunkt und wird aus diesem Grund die Verwaltung und Funktionsweise der nahen Umgebung verändern. Dieser Bahnhof kann einen Vorteil für die Entwicklung des Flughafens bedeuten:

- Ausweitung der Wirtschaftstätigkeit und der am Flughafenterminal angesiedelten Unternehmen (darunter das westliche Industriegebiet) und der Unternehmen im Randgebiet des Flughafens;
- Schaffung von neuen Arbeitsplätzen.



Das Vorhaben sollte zudem die Nachfrage nach Arbeitskräften stärken. Dies entspricht den Erwartungen der Unternehmen der Branche und – im weiteren Sinn – der Unternehmen am Oberrhein: der Bedarf an qualifizierten Fachkräften, der durch die täglichen Grenzgänger veranschaulicht wird, stellt eine entscheidende Herausforderung für diese Region dar.

**Das Vorhaben wird darüber hinaus das Einzugsgebiet des EuroAirport stärken.** In dem stark wettbewerbsorientierten Umfeld des Flugverkehrsangebots an den vier anderen Flughäfen (Baden-Airpark, Strasbourg-Entzheim, Zürich und Stuttgart) bietet ein internationaler Flughafen mit Anbindung an den Schienenverkehr eine **zusätzliche Stärkung seiner Attraktivität** und trägt zur Dynamik der Region bei.

Flughäfen (in direktem Wettbewerb zum EuroAirport)		Millionen Fluggäste [2010]
Zürich		22,8
Stuttgart		8,9
Baden-Airpark		1,1
Strasbourg-Entzheim		1,1

## Auswirkungen für den Raum Mulhouse-Basel-Freiburg

Jene Ballungszentren, die über einen Bahnhof mit Anbindung an den EuroAirport verfügen, könnten diesen Vorteil des vereinfachten Zugangs für die Förderung und Aufwertung ihrer eigenen Vorhaben zur Entwicklung von Handelszonen und Unternehmensansiedlungen nutzen.

Auch Entwicklungsvorhaben von Stadtvierteln in unmittelbarer Bahnhofsnähe profitieren davon. Das gilt insbesondere für die Planungen hinsichtlich des Bahnhofsviertels von Mülhausen, das dank seines schnellen Zugangs zum EuroAirport aufgewertet werden könnte.

## Auf oberrheinischer Ebene und darüber hinaus

Aufgrund der mit dem trinationalen Kontext verbundenen Herausforderungen, des Einzugsbereichs und der Herkunft der auf dem Flughafengelände angesiedelten Unternehmen erweist sich die multinationale Dimension des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg als eine selbstverständliche Tatsache.

In diesem Sinn könnte seine Anbindung an das Eisenbahnnetz ein beispielhaftes Vorhaben grenzüberschreitender Zusammenarbeit darstellen. Obwohl diese Kooperation bereits seit langer Zeit besteht und in vielen Bereichen des institutionellen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens strukturiert ist, gibt es bislang nur wenige Beispiele für die Umsetzung von Raumplanungsvorhaben, die von Frankreich, der Schweiz und Deutschland gemeinsam umgesetzt wurden.

Das Vorhaben veranschaulicht den gemeinsamen Willen, ein deutsch-französisch-schweizerisches Projekt zu verwirklichen. Da das Projekt die Sichtbarkeit des grenzüberschreitenden Engagements verbessert, wurde es für die „IBA Basel 2020“ nominiert (Internationale Bauausstellung über Planungsvorhaben, die bis 2020 in der trinationalen Metropolregion Basel umgesetzt werden sollen).

Eine direktere Verkehrsverbindung zwischen Basel und dem EuroAirport bietet dem Grossraum Basel überdies einen Nutzen als städtisches Ballungszentrum im Wettbewerb mit den umliegenden Grossstädten von weltweiter Bedeutung: den dort niedergelassenen Unternehmen, aber auch jenen Handelstätigkeiten, die sie anzulocken beabsichtigen, sollen die besten Voraussetzungen für deren Ansiedlung und Mobilität geboten werden. Der vereinfachte Zugang wird einen Beitrag dazu leisten, Basel in den Kreis jener Städte aufzunehmen, die dank eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebots einen direkten Zugang zu einem Flughafen besitzen.

**Durch effizientere und direktere Anbindungen an die grossen Städte der Region und insbesondere an Strasbourg als europäische Hauptstadt** (in erster Linie, Sitz des Europäischen Parlaments und des Europarats) verbessert das Vorhaben die Sichtbarkeit der Region Oberrhein: die Rolle des an das Schienennetz angebotenen EuroAirport als internationales Eingangstor nach Europa wird zunehmend gestärkt.

Ziele des Vorhabens



# Wesentliche Merkmale des Vorhabens

Dieser dritte Teil widmet sich der durch die geplante Schienenanbindung an den EuroAirport erbrachte Dienstleistung, den dank der Umsteigemöglichkeiten an den Bahnhöfen von Basel, Mulhouse und Strasbourg ermöglichten Verbindungen sowie den geplanten Infrastrukturmassnahmen für die bauliche Umsetzung der Zugangswege. Darüber hinaus werden die in dem direkt von dem Vorhaben betroffenen Gebiet geplanten Umweltschutzmassnahmen auf der Grundlage der Ergebnisse einer ersten diesbezüglichen Studie sowie die Investitionshöhen und die erforderlichen Fristen für die Umsetzung eines derartigen Vorhabens dargestellt.

# 3



## 3.1. Dienstleistungsangebot

Das Vorhaben bietet die direkte Verkehrsanbindung des EuroAirport an französische (TER, TER 200) und schweizerische (S-Bahn) Regionalzüge aus Mulhouse bzw. Basel, und birgt langfristig die potenzielle Anbindungsmöglichkeit von Hochgeschwindigkeitszügen durch den Bau:

- einer Schienentrasse von ungefähr 6 km Länge, die als Umleitung des bestehenden Streckenverlaufs der Trasse Mulhouse-Basel geplant ist;
- eines direkt am Flughafengebäude geplanten Bahnhofs.

### Bahnangebotskonzept am EuroAirport

Das Vorhaben bietet den Zugang zum EuroAirport mittels französischer (TER) und schweizerischer (S-Bahn) Regionalzüge, die (zu den Hauptverkehrszeiten) in folgender Anzahl verkehren werden:

- 6 Züge pro Stunde in Richtung Basel, wahrscheinlich im 10 Minuten-Takt;
- 4 Züge pro Stunde in Richtung Mulhouse.



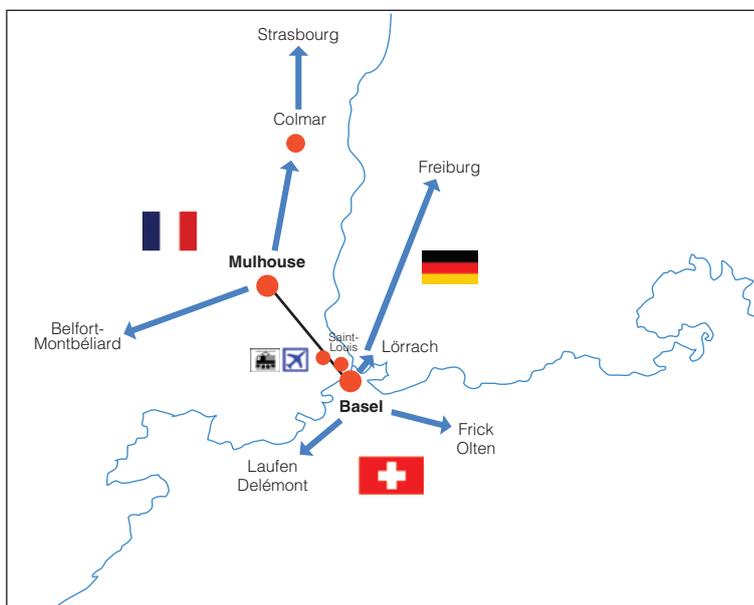
Links : TER Alsace. Rechts : Regio S-Bahn Basel Schweiz.

Diese Züge könnten den Flughafen den ganzen Tag lang anfahren, in der Woche und am Wochenende, mit einem weitgefassten Fahrplan, der auf die Abflugs- und Ankunftszeiten des Flugverkehrs abgestimmt ist.

### Mögliche Verbindungen

Ausgehend von dem neuen Bahnhof am EuroAirport werden Reisende direkt nach Basel, Mulhouse und in die nördlich von Mulhouse gelegenen Städte weiterreisen können (Colmar, Strasbourg). Dank der Umstiegsmöglichkeiten an den wichtigsten Bahnhöfen besteht die Möglichkeit, in Anschlusszüge in die Franche-Comté, nach Lothringen, Baden-Württemberg und in der Schweiz jenseits von Basel umzusteigen.

In einem ersten Schritt wird der Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsschienennetz ab den nächstgelegenen Bahnhöfen (Basel, Mulhouse) realisiert.



Mögliche regionale  
Bahnverbindungen  
ab und zum neuen  
Bahnhof am  
EuroAirport

## 3.2. Erforderliche Baumassnahmen

Das Vorhaben sieht folgende Baumassnahmen vor:

- einen doppelten Trassenabschnitt von ca. 6 km Länge;
- die für den Betrieb erforderlichen Schienenausrüstungen (insbesondere Signalanlagen\*);
- Anschluss an das bestehende Streckensystem;
- eine Unterführung unter der bestehenden Bahnstrecke südlich von Bartenheim;
- notwendige Baumassnahmen für die Überführung über mehrere Strassen und einen Wasserlauf bei Liesbach;
- die Umleitung und den Umbau von Energietransportleitungen (Strom, Gas usw.);
- Neubau eines Bahnhofs in unmittelbarer Nähe des Flughafengebäudes;
- Einbindung der Zugangswege und Fahrgastdienstleistungen zwischen dem neuen Bahnhof und dem Flughafengebäude;
- Umbau der durch das Vorhaben veränderten Parkplatzflächen und Zufahrtswege.

Neben der Anbindung französischer (TER, TER200) und schweizerischer Regionalbahnen (S-Bahn) bieten diese Bauten die Möglichkeit, in Zukunft durch Hochgeschwindigkeitszüge bedient zu werden.



Prinzip der neuen  
Schienenanbindung

\* Gesamtes Informations- und Kommunikationssystem (insbesondere Lichtsignalanlagen), das für die Zugführer erforderlich und für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs unabdingbar ist.



---

Das Vorhaben über eine neue Schienenanbindung muss derart ausgestaltet werden, dass die Kapazität der bestehenden Verbindung **Mulhouse-Saint-Louis-Basel** erhalten bleibt. Der auf einem europäischen Güterverkehrskorridor (Korridor C Antwerpen-Basel/Lyon) angesiedelte und von Personenverkehrszügen (TER et TGV®) befahrene Streckenabschnitt ist bereits aktuell eine stark befahrene Schienentrasse: etwa **130 verkehren hier täglich**. Das Bauvorhaben und seine Planung müssen die Erhaltung dieser unentbehrlichen Kapazität garantieren können.

Das Vorhaben ermöglicht die Erhaltung des **Zugangs zum Bahnhof von Saint-Louis**: der neue Bahnhof am EuroAirport würde nur einen zusätzlichen Halt auf der Strecke darstellen. Einzig die Haltestelle Saint-Louis-la-Chaussée, an der aktuell die Omnibuszüge halten, könnte künftig nicht mehr angefahren werden.

### 3.3. Erhaltung von Umwelt und Lebensqualität

#### Umweltechnische Herausforderungen

Gemäss der Erhebung hinsichtlich der umweltechnischen Herausforderungen besteht im Baugebiet keine Unmöglichkeit und kein Verbot für die Umsetzung des Projekts. Nichtsdestotrotz sind Impactstudien durchgeführt worden, insbesondere auf der Grundlage folgender örtlicher Gegebenheiten:

- ein entferntes Wasserschutzgebiet;
- genutzte Grünflächen: landwirtschaftliche Nutzflächen und Privatgärten;
- Waldflächen, darunter eine forstwirtschaftlich kontrollierte Fläche;
- Standort einer alten Kiesgrube zwischen dem Flughafen und dem Bahnhof von Saint-Louis;
- der Wasserlauf von Liesbach und das Überflutungsgebiet von Muehlbach;
- Energietransportleitungen (Strom, Gas) und Strassenwege;
- Funk und flugtechnische Dienstbarkeiten.

Der Bau der Schienentrasse und des Bahnhofs ist teilweise auf staatlichen Flächen geplant; Grunderwerb ist notwendig. Die Auswirkung des Vorhabens könnten die Gemeinden von Bartenheim, Saint-Louis, Blotzheim und Héisingue betreffen. Dieser Aspekt wird in späteren Studien vertieft.

#### Die Frage des Fluglärms

Die in den Jahren 2010-2011 zum Bahnanschlussprojekt durchgeführten Studien ermöglichen eine Einschätzung der vorhersehbaren Auswirkungen auf die Anzahl der Flugreisenden.

Die Ergebnisse zeigen, dass das Vorhaben zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme eine zusätzliche Anzahl an Fahrgästen in Höhe von 170.000 Personen pro Jahr verursachen würde. Dieser begrenzte Verkehrszuwachs ist mit dem jährlichen Wachstum vergleichbar und bringt vermutlich keine signifikante Erhöhung der Anzahl an Flügen mit sich.

Tatsächlich hängt eine Erhöhung der Nutzeranzahl des EuroAirports von zahlreichen anderen Faktoren ab: von der Handelspolitik des Flughafens und der Fluggesellschaften, des Geschäftsflugbedarfs, der Attraktivität der angebotenen Flugziele, der Wettbewerbsangebote im Vergleich zu anderen Flughäfen usw.

## 3.4. Kosten und Zeitrahmen der Umsetzung

### Kosten und Wirtschaftsbilanz des Vorhabens

Die Summe für die Gesamtinvestition wird den wirtschaftlichen Gegebenheiten vom Dezember 2010 entsprechend auf **220 Millionen Euro vor Steuer** geschätzt und umfasst prinzipiell:

- Planung und Bau der Infrastrukturen (6 km lange Schienentrasse und der neue Bahnhof am EuroAirport, Kunstbau, Netzumleitungen, Grunderwerb, Umweltschutzmassnahmen, verbleibende Studien zur Ausgestaltung des Vorhabens...)
- die erforderliche Schienenausrüstung für die Erhaltung des einwandfreien und leistungsstarken Betriebs der bestehenden Streckenverläufe
- Um- und Ausbauten am EuroAirport (veränderter Zugang und Parkplatzflächen).

Trotz bedeutender Investitionskosten erlauben die Vorteile, die das Vorhaben im Hinblick auf eine verbesserte Lebensqualität bietet, die Erreichung höherer sozioökonomischer Indikatoren dank:

- einer internen Rentabilitätsrate für die Allgemeinheit (IRR\*) in Höhe von 6 %
- einem aktualisierten Wert\* für die Allgemeinheit von 250 Millionen Euro über einen Zeitraum von 50 Jahren.

Sie machen deutlich, dass das Vorhaben aus sozioökonomischer Sicht eine effiziente Investition darstellt und von daher für die Allgemeinheit positiv sein wird.

#### \* Was bedeutet?

**Aktualisierter Wert:** Dies ist die Differenz zwischen den Vorteilen (Zeitersparnis, Umwelt, Sicherheit...) und den Kosten jeder Art (Investitionen, Betriebskosten...) für alle beteiligten Wirtschaftsakteure der Region, die von dem Vorhaben über einen Zeitraum von 50 Jahren betroffen sind. Dieser Indikator gewährleistet die Bewertung eines Vorhabens aus Sicht der Allgemeinheit unter Berücksichtigung der sozioökonomischen Kosten.

**IRR:** die interne Rentabilitätsrate bietet eine Einschätzung des Projektnutzens und stellt die Effizienz der Wirtschaftlichkeit im Verhältnis zur langfristigen Investition dar. Aus praktischer Sicht kann ein Vorhaben für die Allgemeinheit als interessant bezeichnet werden, wenn der IRR über 4 % liegt.

### Umsetzungsfrist des Vorhabens

Die Umsetzungsfrist des Vorhabens bezieht den für die Studien und Anhörungen sowie für die Erwirkung der behördlichen Genehmigungen und Verfahren, für den Grunderwerb und die Durchführung der Baumassnahmen erforderlichen Zeitraum ein. Geplant ist ein Umsetzungszeitraum von 2018-2020.

### Die Finanzierungsgrundlagen des Vorhabens

Im aktuellen Planungsstadium haben sich die Partner auf ein Finanzierungsprinzip geeinigt, das den französischen Staat und die Gebietskörperschaften einerseits und die Schweizerische Eidgenossenschaft sowie die betroffenen Schweizer Kantone andererseits nebst dem Flughafen Basel-Mulhouse beteiligt.

Das Bundesland Baden-Württemberg und die Europäische Union sollten ebenfalls einen Beitrag leisten.



# Projektbegleitung und Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Projektträger Réseau Ferré de France, Flughafen Basel-Mulhouse und die Région Alsace, als Bestellerin des Regionalverkehrs auf der Schiene, planen parallel zum Studienprogramm die Fortsetzung des Mitwirkungs- und Informationsverfahrens über das Vorhaben bis zur „Enquête publique“.

Nach der Anhörung der Hauptakteure vor Ort im Verlauf der Studien von 2010-2011 wird nun das Informations- und Mitwirkungsverfahren für die Öffentlichkeit eingeleitet. Der erste Meilenstein der „Concertation“ in der Zeit vom 6. Mai bis 20. Juni 2013 setzt eine Empfehlung der „Commission Nationale du Débat Public“ in ihrem Beschluss vom 5. September 2012 um.

# 4



## 4.1. Studienprogramm

Die von 2010 bis 2011 durchgeführten technischen Vorstudien über die Verbesserung der ÖV-Anbindung des EuroAirport untersuchten verschiedene öffentliche Verkehrsmittel wie den Bahnanschluss.

Aus dieser Studienphase ging das Erschliessungsvorhaben des EuroAirport durch den Bau einer 6 km langen neuen Schienentrasse westlich der bestehenden Eisenbahnlinie hervor. Die genaue Einpassung der Streckenführung muss allerdings noch bestimmt werden. Diese Frage ist unter anderen Gegenstand der nächsten Studienphase von 2013-2014, die ebenfalls Umweltfragen in Umweltverträglichkeitsstudien behandelt.

In dieser Phase werden verschiedene Fragen zum Vorhaben vertieft: mittels multidisziplinärer (technische, umwelttechnische und sozioökonomische) Studien wird das Projekt schrittweise vertieft und mündet dann in die der „Déclaration d'Utilité Publique“ (Feststellung des öffentlichen Nutzens) unmittelbar vorgelagerte Planungsstudie der „Enquête publique“.



## 4.2. Die „Concertation“

### Grundsätze und Zielsetzung der Mitwirkung

Die Projektträger Réseau Ferré de France und der Flughafen Basel-Mulhouse möchten gemeinsam mit der Région Alsace – als Bestellerin des Regionalverkehrs auf der Schiene – eine offene und transparente Mitwirkung in sämtlichen Planungsphasen verwirklichen, die in die „Enquête publique“ münden.

Die „Concertation“ trägt zur Bereicherung des Vorhabens bei. Im Projektverlauf sollen sämtliche Projektdimensionen behandelt werden: zu erwartende Dienstleistung, Rahmenbedingungen der Einpassung der Streckenführung des Bahnanschlusses und des Bahnhofs, Auswirkungen und geplante Massnahmen.

Der trinationalen Dimension wird Rechnung getragen und die Mitwirkung in Frankreich, der Schweiz und Deutschland (konsequent in französischer und deutscher Sprache) gewährleistet durch:

- eine fortwährende und transparente Unterrichtung der Öffentlichkeit über Fortschritt und Inhalt der Planungsstudien, insbesondere durch die Veröffentlichung eines halbjährlichen Projektbriefs, einer Projektseite im Internet, über die Medien der Gebietskörperschaften, die Lokal- und Regionalpresse, Ausstellungen...;
- die Beteiligung der Öffentlichkeit über Publikumsveranstaltungen, Formulare zur Meinungsäußerung und/oder Antwortcoupons, thematische Arbeitsgruppen,...

Sie richtet sich an alle: Repräsentanten (Volksvertreter, Verwaltungen des Staates und der Gebietskörperschaften, Akteure der Wirtschaft und des Sozial- und Vereinswesens), betroffene Einwohner, Angestellte und Nutzer des Flughafens.

## Der erste Meilenstein der „Concertation“ vom 6. Mai bis 20. Juni 2013

Verschiedene Meilensteine im Mitwirkungsverfahren, die eine strukturierte Unterrichtung und Einholung von Stellungnahmen erlauben, und zwar insbesondere anlässlich der im Verlauf der Planungsstudien zur „Enquête publique“ stattfindenden öffentlichen Veranstaltungen.

Im Anschluss an die Entscheidung der „Commission Nationale du Débat Public“ vom 5. September 2012 leiten die Projektträger Réseau Ferré de France und der Flughafen Bâle-Mulhouse zusammen mit der Région Alsace jetzt die erste Etappe des Mitwirkungsverfahrens am Vorhaben ein.

Die „Concertation“ wurde unter die Aufsicht des Anhörungsbürgen François Leblond gestellt, der als unabhängige Persönlichkeit am 3. Oktober 2012 von der „Commission Nationale du Débat Public“ berufen wurde.

Die Ergebnisse der Mitwirkung und Meinungsäußerung der „Concertation“ werden von Réseau Ferré de France, dem Flughafen Bâle-Mulhouse und der Région Alsace in einem Abschlussbericht zusammengefasst. Diesem liegt ein Protokoll des Anhörungsbürgen bei. Beide Dokumente werden der „Commission Nationale du Débat public“ unterbreitet und veröffentlicht. Réseau Ferré de France, der Flughafen Bâle-Mulhouse und die Région Alsace werden den Ergebnissen in der weiterführenden Planung Rechnung tragen.

### 4.3. „Concertation“ und „Enquête d'utilité publique“ : Zwei Stadien, zwei Zielsetzungen

Die „Concertation“ (öffentliche Mitwirkung) wird von den Projektträgern Réseau Ferré de France und Flughafen Basel-Mulhouse gemeinsam mit der Région Alsace, als Bestellerin des Regionalverkehrs auf der Schiene, organisiert. Während der „Concertation“ werden Stellungnahmen, Fragen und Anmerkungen der Öffentlichkeit in Frankreich, der Schweiz und Deutschland eingeholt. Ihre Ergebnisse fließen in die weiterführenden Planungsstudien ein.

Die „Enquête publique“ (vergleichbar mit einer Vernehmlassung) im Vorfeld der „Déclaration d'utilité publique“ (Feststellung des öffentlichen Nutzens) beginnt nach Abschluss der Planungsstudien und der Mitwirkungsphase 2013-2014. Sie wird von einer von der Projektträgerschaft unabhängigen, vom Verwaltungsgericht berufenen, Kommission geleitet. Sie ist das Forum für Stellungnahmen und Fragen auf der Grundlage der detaillierten Untersuchungsergebnisse – insbesondere der Umweltverträglichkeitsstudie – denen der Abschlussbericht der „Concertation“ beigefügt wird. In Anwendung der Espoo-Konvention wird mit der „Enquête publique“ die aktive Mitwirkung der Bürger der drei Länder gewährleistet.



# Anhang Zusammenfassung der Studien 2010-2011

Dieser Anhang des Mitwirkungs dossiers stellt dar, welche Aspekte der verschiedenen Szenarien zur ÖV-Anbindung des EuroAirport in den Studien von 2010-2011 geprüft wurden und nach deren Abschluss in die Entscheidung zugunsten des Bahnanschlusses mündeten.



## Inhalt der Studien und thematisch gruppierte Lösungsansätze

Die von Réseau Ferré de France beauftragten Studien von 2010-2011 sollten sämtliche Varianten einer ÖV-Anbindung (Bahnanschluss und andere Verkehrsmittel) zur Verbesserung der Landanbindung des EuroAirport identifizieren und bewerten.

Die Fortschritte dieser Studien wurden anlässlich regelmässiger Bestandsaufnahmen mit folgenden Partnern schrittweise kommuniziert und validiert:

- Sitzungen des Lenkungsausschusses – Vertreter der drei betroffenen Länder (Staaten, Gebietskörperschaften, Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen) unter Schirmherrschaft des Préfet de Région Alsace am: 30. Juni 2010, 12. September 2011 und 5. Dezember 2011;
- Sitzungen des Technikausschusses in Vorbereitung der Lenkungsausschusssitzungen: 8. Dezember 2010, 12. April 2011, 24. Juni und 17. November 2011.

Die möglichen Anbindungsszenarien beruhen auf einer:

- Bewertung der Rahmenbedingungen, der aktuellen Lage des EuroAirport und einer Zusammenstellung der Erwartungen und Bedürfnisse, die sich an den Personenverkehr in Frankreich, der Schweiz und Deutschland richten;
- Definition der Zielsetzungen (im Bereich Personenverkehr, Raumordnung und –entwicklung, sozioökonomische Ziele, etc.) die das Projekt erfüllen soll.

Im ersten Untersuchungsstadium haben die Vorstudien zwei Vorhaben als nicht zielführend ausgeschlossen:

- Zweisystem-Stadtbahn (Tram-Train): einerseits auf Schweizer Seite aufgrund der Inkompatibilität des Basler Tramnetzes (Spurweite 1m) mit dem französischen Schienennetz (Spurweite 1,435 m) und andererseits auf französischer Seite bedingt durch die Entfernung zwischen Mulhouse und dem EuroAirport (25 km), die den Betrieb einer Zweisystem-Stadtbahn auf der Eisenbahnstrecke Strasbourg-Mulhouse-Basel über eine lange Distanz verlangt und somit die Kapazität dieser durch den Personen- und Güterverkehr bereits stark ausgelasteten Strecke weiter einschränkt;
- Pneu-Tram: da die Agglomeration Basel bereits ein kombiniertes öffentliches Nahverkehrssystem unterhält, das Eisenbahn, Strassenbahn und Bus vereint, erschien es nicht sinnvoll, in diesem Netz eine Strassenbahn auf Schienen und auf Gummireifen nebeneinander zu betreiben.

Letztlich wurden vier Gruppen möglicher Lösungsansätze weiterverfolgt. Sie stützen sich auf:

- die Lage im Bezugsjahr 2018, d.h. das öffentliche Verkehrsangebot für Reisende im Bezugsjahr;
- das Schienennetz und den/die Bahnhöfe in nächster Nähe: bestehende Bahnhöfe (Saint-Louis und Basel), Bau eines Bahnhofs am bestehenden Schienennetz, Bau eines Bahnhofs vor dem Flughafengebäude.

Die gruppierten Lösungsansätze werden auf der nächsten Seite ausgeführt.

### Die Lage im Bezugsjahr (2018, ohne das Vorhaben)

Entspricht der Lage laut Kapitel 1.3. dieses Mitwirkungs dossiers (Shuttle ab Bahnhof Saint-Louis, Buslinie 50 vom Bahnhof Basel SBB und EuroAirport-Bus ab Freiburg), ergänzt durch die Verlängerung der Basler Tramlinie 3 bis zum Bahnhof Saint-Louis und durch neue Bahnverbindungen, die ab 2018 angeboten werden, d.h. 6 Züge pro Stunde und Richtung in Stosszeiten:

- 2 TER 200 Alsace Strasbourg-Basel ;
- 2 TER Alsace Mulhouse-Basel ;
- 2 S-Bahnen (Schweizer Regionalzüge) verlängert bis Saint-Louis.



Anhang

## Die vier untersuchten Gruppenszenarien

**Verbesserung des Busangebots**

**Verbesserung des bestehenden Busangebots ab Bahnhof Saint-Louis:**  
 Verbesserung des Shuttlebusdienstes Distribus oder Metrobus mit Schaffung einer eigenen Spur auf der A35

**Anbindung über eigenen Korridor ab Saint-Louis**

**Anbindung über eigenen Korridor ab Bahnhof Saint-Louis:**  
 Tramlinie 3 verlängert bis zum EuroAirport oder Stadtbahn oder Hochbahn oder Standseilbahn

**Anbindung über einen neuen Bahnhof an der bestehenden Strecke**

**Anbindung über einen neuen Bahnhof an der Strecke Mulhouse-Basel, gegenüber dem Flughafen:**  
 Standseilbahn oder Hängebahn oder Fahrsteig

**Direktanschluss ans Schienennetz**

**Direktanschluss ans Schienennetz mit Bau eines Bahnhofs unmittelbar am Flughafengebäude:**  
 Bahnanschluss

## Untersuchung der Eignung der Lösungsansätze zur Zielerreichung : ausschlaggebende Kriterien

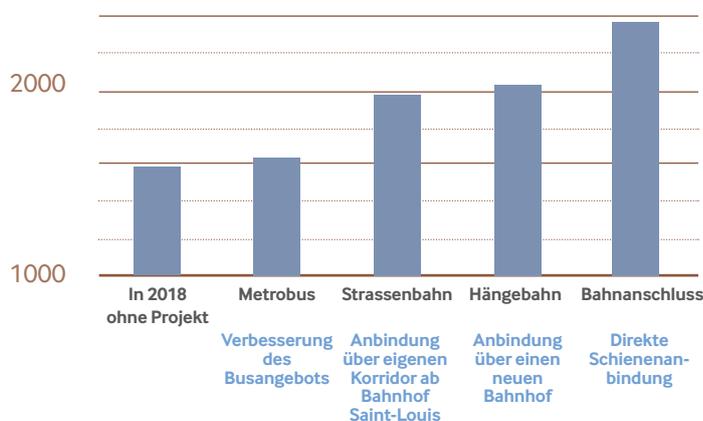
Folgende ausschlaggebende Kriterien legte der Lenkungsausschuss bei Auswahl des Lösungsansatzes an:

- Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel für Flugreisende : eine effiziente Alternative zum Pkw;
- leichte Erreichbarkeit und sichere Reisezeiten;
- Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel für Beschäftigte am Flughafen;
- Suche nach beispielhafter Qualität im Einklang mit den Metropolbestrebungen Basels;
- Beitrag zur Entwicklung des EuroAirport;
- Vorzeigeprojekt für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, welches die Erreichbarkeit des Oberrheins verbessert;
- sozioökonomische Rentabilität.

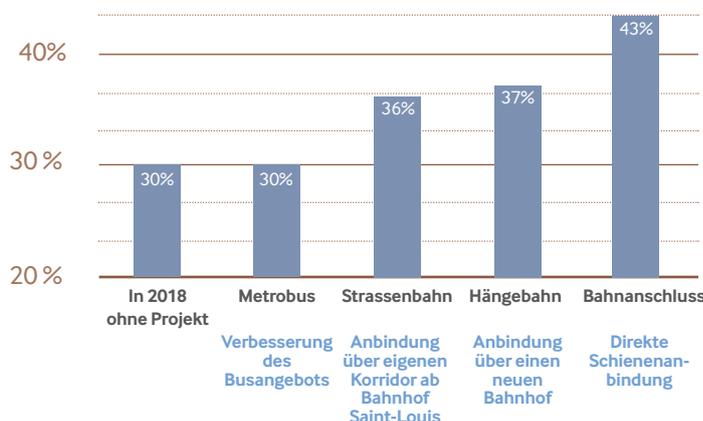
### Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel für Flugreisende: eine effiziente Alternative zum Pkw

Sämtliche untersuchten Lösungen sind geeignet, den Umstieg der Flugreisenden vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Diese Verbesserung betrifft das gesamte Einzugsgebiet der Flugreisenden am EuroAirport (Nordwestschweiz, Ostfrankreich und Baden-Württemberg) und selbst jene Gebiete, deren ÖV-Anteil bei Flugreisenden bereits hoch ist (zum Beispiel die Schweiz).

Der Bahnanschluss des EuroAirport ist die Lösung mit den markantesten Auswirkungen und einer erwarteten Zunahme von 13% des ÖV-Anteils; bzw. im Jahr 2018 einem Anstieg von 30% ohne Projekt auf 43% mit Schienenanbindung.



Auswirkungen auf die Nutzung des ÖV durch Flugreisende (in Tausend Reisenden)



Auswirkungen auf die ÖV-Modalanteile unter Flugreisenden (in Prozent)

Anhang

## Einfache Erreichbarkeit und sichere Reisezeiten

Jede Lösung wurde unter dem Blickwinkel der Beschleunigung der Passagier- und Angestelltenströme, verbunden mit einer Verbesserung des Umsteigekomforts, konzipiert (Takt, Entfernungen, Fahrzeiten, Dienstzeiten,...).

Mit Ausnahme des Ansatzes einer Verbesserung des bestehenden Shuttlebusdienstes zwischen dem Bahnhof Saint-Louis und dem EuroAirport, der weiterhin an der Stauproblematik krankt (da er das Strassennetz nutzt), erlauben alle anderen Ansätze, dieses Ziel zu erreichen.

Ab Mulhouse kann für die meisten Lösungsansätze mit einer Zeitersparnis von 10 Minuten gerechnet werden. Der Bahnanschluss verdoppelt diesen Zeitgewinn (auf ca. 20 Minuten). Ab Basel kann lediglich der Bahnanschluss mit nennenswerten Zeitgewinnen aufwarten (ca. 10 Minuten). Bessere Fahrtzeiten dank der Bahnanbindung gelten für das gesamte Einzugsgebiet des Flughafens, wie zum Beispiel die Verbindungen mit Strasbourg und dem Schweizer Mittelland.

Die folgenden Reiseschemata zeigen die unterschiedlichen Anreiseabschnitte der verschiedenen Lösungen und weisen eine erhebliche Vereinfachung der Anreise durch die Lösung des Bahnanschlusses nach, sofern der Bahnhof direkt am Flughafengebäude liegt.

## Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel für die Beschäftigten am Flughafen

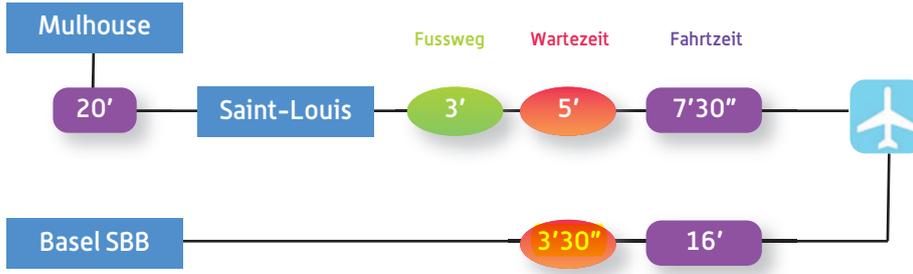


Für die Angestellten des Flughafens oder benachbarter Unternehmen in Terminalnähe sind ebenfalls alle untersuchten Ansätze geeignet, den ÖV-Anteil bei der Anreise zum EuroAirport zu steigern.

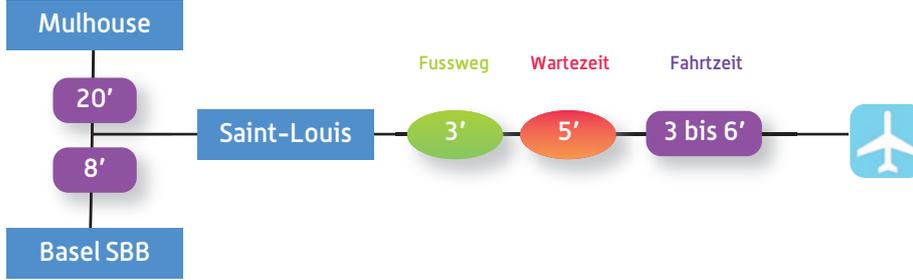
Wie im Falle der Flugreisenden schwankt auch hier der Anstieg abhängig vom gewählten Szenario:

- schwache Anteilssteigerung für die Buslösung (Gewinn von +1% ÖV-Anteil);
- etwas stärkere Anteilssteigerung bei den anderen Lösungen ausser dem Bahnanschluss (Gewinn von +5%);
- die grösste Anteilssteigerung wird mittels des direkten Bahnanschlusses erreicht (Gewinn von +10%).

Verbesserung der Bus-  
verbindungen (Buslösung)



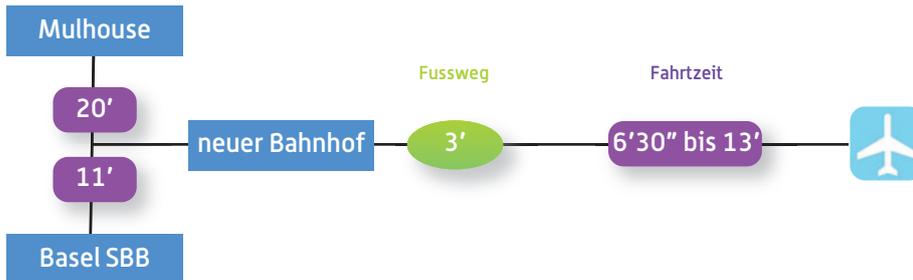
Anbindung über eigenen  
Korridor ab Saint-Louis



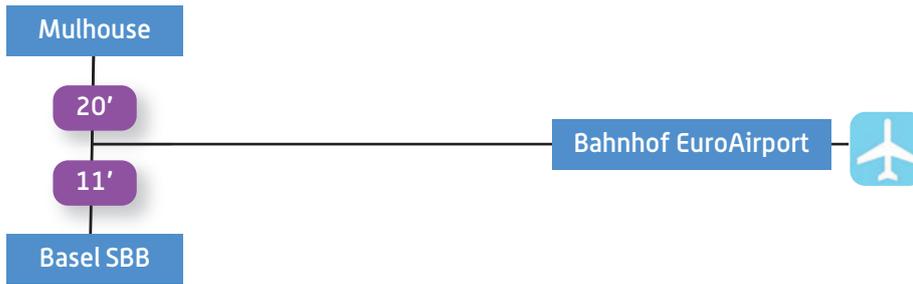
Anbindung über neuen  
Bahnhof an der bestehenden  
Bahnstrecke (Hängebahnlösung)



Anbindung über neuen  
Bahnhof an der bestehenden  
Bahnstrecke (Fahrsteiglösung)

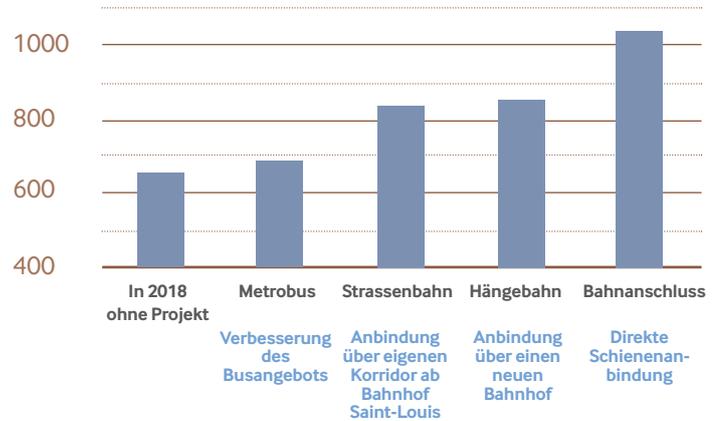


Direkter Bahnanschluss

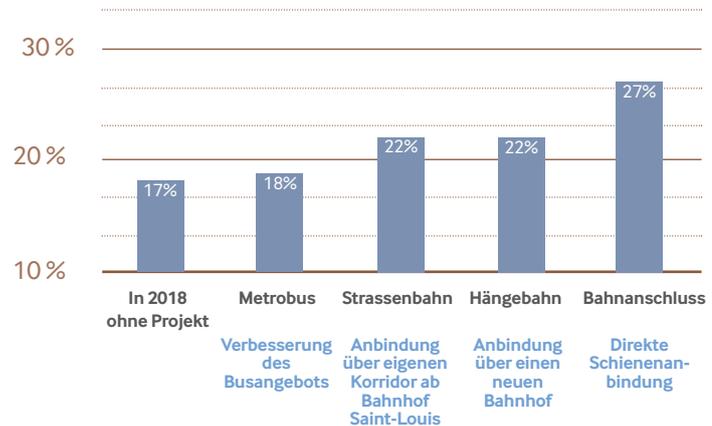


Anhang

## Auswirkungen auf die Nutzung des ÖV durch Angestellte (in Tausend Reisenden)



## Auswirkungen auf die ÖV-Modalanteile unter den Angestellten (in Prozent)



## Die Suche nach beispielhafter Qualität im Einklang mit den Metropolbestrebungen Basels.

Die mögliche Qualifizierung des Bahnanschlusses für die internationale Bauausstellung IBA Basel 2020, die 2020 im Kanton Basel-Stadt stattfinden wird, ist ein guter Indikator für die Erreichung dieses Ziels.

Die Tragweite des Projekts, sein gemeinschaftlicher Nutzen für die Funktion der Region, der Agglomeration und ihrer Projekte, seine architektonische Qualität und seine Eingliederung in die Landschaft gehören zu den vom Kuratorium der IBA Basel 2020 untersuchten Kriterien.

Die untersuchten Verkehrsmittel der verschiedenen Lösungsansätze entsprechen in unterschiedlicher Weise den Anforderungen modellhafter Projekte.

- die Bus-, bzw. Metrobuslösung kann diesem Ziel nur schwerlich gerecht werden;
- die weiteren Lösungsansätze sind eher geeignet, den Zielsetzungen der IBA Basel 2020 zu genügen und nominiert zu werden.

## Ein Beitrag zur Entwicklung des EuroAirport

Die untersuchten Lösungsansätze haben kaum Auswirkungen auf die Passagierzahlen am EuroAirport (je nach Ansatz zwischen 0% und 4%, was dem durchschnittlichen Jahreswachstum der Passagierzahlen entspricht) und somit auf den Flugverkehr.

Die verbesserte Anbindung des EuroAirport verstärkt den Zusammenhalt zwischen dem Flughafen und seiner Umgebung: je besser die Erreichbarkeit, desto stärker der Zusammenhalt. Dies drückt sich zum Beispiel in der gesteigerten Attraktivität der Arbeitsplätze am Flughafen für die Arbeitnehmer aus.

Durch den Bahnanschluss kann gleichzeitig das Einzugsgebiet des EuroAirport gesichert werden: er steigert die Attraktivität (ein Bahnanschluss entspricht den Erwartungen der Reisenden an einem internationalen Flughafen) zu einem Zeitpunkt, da der Wettbewerb im Flugverkehr immer härter wird.

Ganz allgemein sind Gebiete in unmittelbarer Nachbarschaft zu Bahnhöfen klassische Entwicklungsgebiete. Der Bau des Bahnhofs im Zuge des Bahnanschlusses eröffnet somit neues Entwicklungspotential direkt am Flughafen; dies gilt in geringerer Masse für einen neuen Bahnhof am bestehenden Schienennetz.

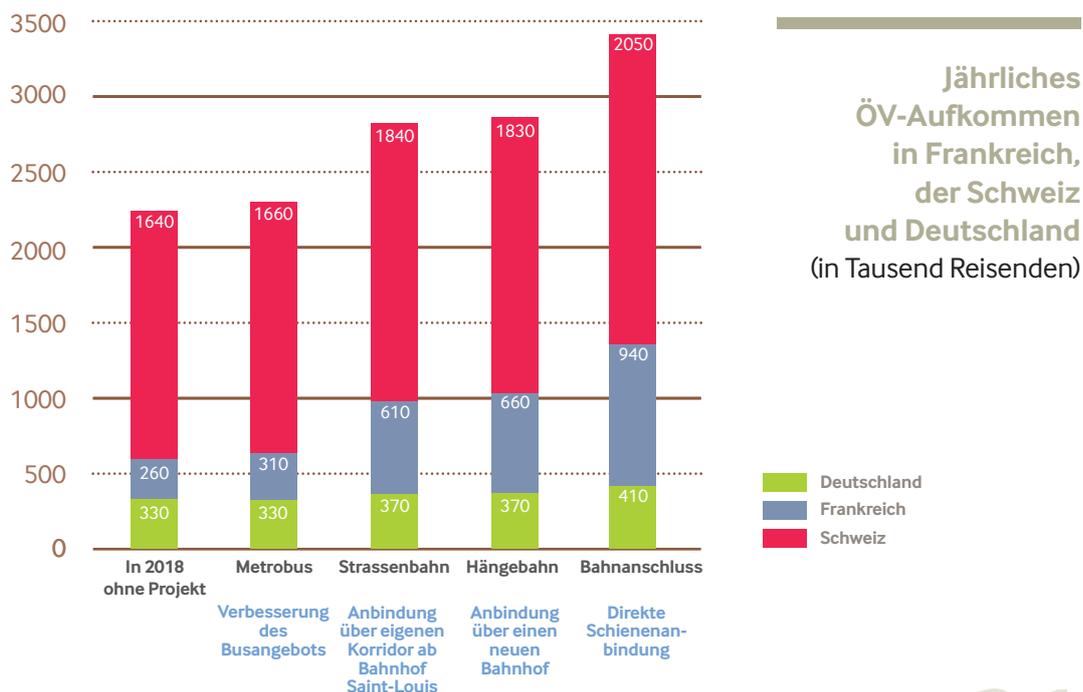
## Ein Vorzeigeprojekt für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, welches die Erreichbarkeit des Oberrheins verbessert (einfachere Anreisewege).

Aufgrund seines Status, seines Einzugsgebiets (für Reisende und Beschäftigte) und der Nationalitäten der am EuroAirport vertretenen Unternehmen ist die multinationale Dimension des Flughafens eine Selbstverständlichkeit.

Die geplante bessere Anbindung des Flughafens an den öffentlichen Verkehr wird allen Reisenden und Angestellten unabhängig von ihrem Heimatstaat (Frankreich, Schweiz, Deutschland) Vorteile bringen, die jedoch abhängig von der Lösung unterschiedlich ausgeprägt sind.

Das Vorhaben hat sich das Ziel gesetzt, als Vorzeigeprojekt für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit anzutreten.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit von drei Ländern an einem solchen Projekt und die damit für alle verbundenen Vorteile haben Ausnahmecharakter und qualifizieren das Projekt für die Bewerbung an der IBA Basel 2020.



Anhang

Jährliches  
ÖV-Aufkommen  
in Frankreich,  
der Schweiz  
und Deutschland  
(in Tausend Reisenden)

## Sozioökonomische Rentabilität

Jeder Lösungsansatz wurde im Hinblick auf die zu erwartenden Investitionskosten für Infrastruktur und Rollmaterial untersucht. Die Betriebskosten flossen ebenfalls in die Berechnung ein.

Die betrachteten Lösungsansätze sind mit sehr unterschiedlichen Investitionskosten verbunden, in welchen sich die Verschiedenheit der Varianten niederschlägt.

### Infrastrukturkosten der Lösungsansätze (in Millionen Euro)

	Verbesserung des Busangebots		Anbindung über eigenen Korridor ab Saint-Louis			Anbindung über einen neuen Bahnhof an der bestehenden Strecke			Direktanschluss ans Schienennetz
	Verbesserung des bestehenden Shuttlebusdienstes	Metrobus	Strassenbahn	Stadtbahn	Standseilbahn	Standseilbahn	Hängebahn	Fahrsteig	Bahnanschluss
Kosten in Millionen Euro	0,2	16	50	115	46	149 (mit Bahnhofbau)	139 (mit Bahnhofbau)	198 (mit Bahnhofbau)	220 (mit Bahnhofbau am EuroAirport)

Die Anbindung mittels Bus und Metrobus ist mit dem geringsten Investitionsbedarf verbunden. Die Strassenbahn ist am wettbewerbsfähigsten, da sie eine Verlängerung des Basler Tramnetzes darstellt. Die Standseilbahn ist im Vergleich zur Strassenbahn unökonomisch und weniger leistungsfähig. Die Stadtbahnlösung ist aufgrund der damit verbundenen Infrastrukturarbeiten und spezifischen Ausrüstungen weitgehend benachteiligt.

Der Bau eines neuen Bahnhofs an der bestehenden Bahntrasse geht mit hohen Kosten einher (mehr als 100 Millionen Euro), da die Trasse zwischen dem neuen Bahnhof und Saint-Louis doppelspurig ausgelegt werden muss. Insofern sind alle Lösungsansätze, die diesen neuen Bahnhof enthalten, mit sehr hohen Kosten verbunden. Auch der Fahrsteig verursacht hohe Kosten, da er den Bau einer Passerelle voraussetzt, die den Bestimmungen zum Betrieb von Publikumsanlagen gerecht werden muss.

Die Anbindung an das Schienennetz hat den höchsten Investitionsbedarf aller untersuchten Lösungen. Sie bedingt den Bau eines neuen Streckenabschnitts von 6 km Länge in einem besonders komplexen Umfeld.

### Sozioökonomische Indikatoren der untersuchten Ansätze

(in Prozent und Millionen Euro)

	Verbesserung des Busangebots		Anbindung über eigenen Korridor ab Saint-Louis			Anbindung über einen neuen Bahnhof an der bestehenden Strecke			Direktanschluss ans Schienennetz
	Verbesserung des bestehenden Shuttlebusdienstes	Metrobus	Strassenbahn	Stadtbahn	Standseilbahn	Standseilbahn	Hängebahn	Fahrsteig	Bahnanschluss
IRR	–	7,4 %	7,3 %	3,8 %	4,1 %	3,2 %	3,4 %	-0,5 %	5,9 %
Aktualisierter Wert	–	37	117	3	11	-34	-18	-337	258

---

## Was bedeutet ?...

**Aktualisierter Wert:** ist die Differenz zwischen den Vorteilen (Zeitersparnis, Umwelt, Sicherheit...) und den Kosten jeder Art (Investitionen, Betriebskosten...) über einen Zeitraum von 50 Jahren für alle von dem Vorhaben betroffenen Wirtschaftsakteure der Region. Dieser Indikator gewährleistet die Bewertung eines Vorhabens aus Sicht der Allgemeinheit unter Berücksichtigung der sozioökonomischen Kosten.

**IRR:** die interne Rentabilitätsrate erlaubt eine Einschätzung des Projektnutzens und stellt die längerfristige Rendite des Projekts gemessen an der Investition dar. Aus praktischer Sicht kann ein Vorhaben als interessant für die Allgemeinheit bezeichnet werden, wenn der IRR über 4 % liegt.

Auf der Grundlage der sozioökonomischen Indikatoren wird geschlussfolgert:

- Metrobus: kostengünstige Lösung (16 Millionen Euro in der wirtschaftlichen Betrachtung von 2010) mit einer kurzfristig realisierbaren Investitionsrendite (IRR über 7 %) aber geringer Wertschöpfung (aktualisierter Wert: 40 Millionen Euro);
- Strassenbahn und Stadtbahn ab Saint-Louis bieten den Nutzern die gleichen Vorteile, der unterschiedliche Investitionsbedarf schlägt sich hingegen stark auf die sozioökonomischen Indikatoren nieder: jene der Strassenbahnlösung sind positiv (IRR ca. 7 % und aktualisierter Wert von 120 Millionen Euro), während die Stadtbahn deutlich abfällt (IRR ca. 4 % und aktualisierter Wert unter 5 Millionen Euro);
- die übrigen Szenarien ab Saint-Louis (Standseilbahn) oder von einem neuen Bahnhof aus (Standseilbahn, Hängebahn, Fahrsteig) warten mit schwachen sozioökonomischen Indikatoren auf: IRR zwischen 3 % und 4 % und sehr geringer, bzw. negativer aktualisierter Wert für den Fahrsteig;
- Bahnanschluss: Variante mit hohem Investitionsbedarf und langfristig realisierbarer Investitionsrendite (IRR um 6 %), allerdings verbunden mit der höchsten Wertschöpfung (aktualisierter Wert über 250 Millionen Euro) und unter Verwendung eines bestehenden Verkehrsmittels.

## Zusammenfassung der Ergebnisse

Der Abgleich der verschiedenen Lösungsansätze mit der Zielsetzung hat aufgezeigt, dass der Bahnanschluss (Anbindung ans Schienennetz) mit einem Bahnhof in unmittelbarer Nähe des Flughafengebäudes im Vergleich mit anderen Ansätzen folgendes bietet:

- ambitioniertere Regionalentwicklung und Dienstleistungsangebot für Flugreisende und Personal am Flughafen, verbunden mit Vorteilen, von denen die drei Länder gleichermassen profitieren: günstige Auswirkungen auf die Modalverlagerung, das Image und die Attraktivität für Frankreich, die Schweiz und Deutschland;
- beste Fahrtzeiten ab Basel (Zeitgewinn von ca. 10 Minuten über den gesamten Anreiseweg) und Mulhouse (Zeitgewinn von ca. 20 Minuten) – zudem ermöglicht der Bahnanschluss Reisenden aus Strasbourg eine Anreise in etwa einer Stunde;
- die beste Verlagerung von der Strasse auf den öffentlichen Verkehr für Flugreisende (die Anteile steigen 2018 ohne das Projekt auf 30% an und mit dem Projekt auf 43%) und das Personal am Flughafen (steigen 2018 ohne das Projekt auf 17 % an und mit dem Projekt auf 27%) in allen drei Ländern;
- ein Investitionsvolumen von 220 Millionen Euro, verbunden mit einer hervorragenden Rentabilitätsrate (von ca. 6%) und dem höchsten aktualisierten Wert (über 250 Millionen Euro auf 50 Jahre).



# Anmerkungen

A series of horizontal dotted lines for taking notes.



## Réseau Ferré de France

Réseau Ferré de France entwickelt und modernisiert das französische Schienennetz und sichert den Zugang zum Netz, gemäss dem Solidaritätsprinzip der Regionen, auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene. Réseau Ferré de France ist der zweitgrösste öffentliche Investor in Frankreich, beschäftigt 1.600 Mitarbeiter und erwirtschaftete im Jahre 2012 ein Umsatzvolumen in Höhe von 5,5 Mrd. Euro. Réseau Ferré de France ist für die Modernisierung des französischen Schienennetzes zuständig, und verantwortlich für die Umsetzung der politischen Vorgaben für vier neue Schienenverbindungen. Réseau Ferré de France verfügt über ein 30.000 km umfassendes Streckennetz und sichert allen Kunden, also den im Güter- und Personenverkehr tätigen Eisenbahngesellschaften, den Zugang zu dem hervorragend ausgebauten Schienennetz in Frankreich. Im Rahmen des Vorhabens über eine neue Schienenanbindung des EuroAirports Basel-Mulhouse-Freiburg ist Réseau Ferré de France Auftraggeberin der Studien über die neue Schienentrasse und den geplanten neuen Bahnhof auf dem Flughafengelände.



## Der Flughafen Basel-Mulhouse

Der 1949 gegründete Flughafen Basel-Mulhouse (seine Handelsbezeichnung lautet EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg) ist eine Einrichtung des öffentlichen Rechts unter zweistaatlicher Verwaltung. Die Flughafen ist Eigentümer und Betreiber der Flughafeninfrastrukturen (Start- und Landebahnen, Flughafengebäude, Frachthallen, Gewerbegebiet). Im Laufe seines Bestehens hat er für seine regelmässige Weiterentwicklung Sorge getragen, was dem EuroAirport das höchste Ausstattungsniveau der gesamten Region Oberrhein gewährleistet.

Im Rahmen des Vorhabens einer neuen Eisenbahnverbindung ist der Flughafen Basel-Mulhouse als Auftraggeber für die Studien zur Einbindung des geplanten Bahnhofs in seine Umgebung verantwortlich (Ausbau und Nutzerdienstleistungen, Umbau von Parkplatzflächen und Zugangswegen, Netzbau und -ausbau...).



## Die Région Alsace

Die Région Alsace ist seit 1997 für den Betrieb des regionalen Personenverkehrs auf der Schiene (TER Alsace) zuständig. Im Rahmen dieser Aufgabe finanziert sie den TER Alsace, entscheidet über Inhalte des Fahrgast-Serviceangebots und insbesondere über die Verbindungen (Taktung), die regionale Fahrpreisgestaltung und das Rollmaterial. Sie definiert und überwacht die Qualität der Zugverkehrsdienstleistung und der Fahrgastinformationen. Zwischen 1997 und 2012 hat sich die Nutzung des TER Alsace im Hinblick auf das Fahrgastaufkommen mehr als verdoppelt (+ 124 %) und im Hinblick auf die gefahrene Kilometeranzahl seiner Fahrgäste mehr als verdreifacht (+ 206 %).

Im Rahmen des geplanten Bahnanschlusses wird die Région Alsace in enger Zusammenarbeit mit den für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Behörden in der Schweiz und in Deutschland die regionalen Zugverbindungen einrichten, die den neuen Bahnhof anfahren werden.

---

Das vorliegende Dokument wurde von den Bauträgern Réseau Ferré de France und Flughafen Basel-Mulhouse in Zusammenarbeit mit der Région Alsace zuständig für den regionalen Personenverkehr veröffentlicht.

**Gestaltung, Redaktion, Grafik-Design:** Menscom **Fotonachweis:** Réseau Ferré de France/Dorothee Parent: Umschlagseite (Flughafengebäude und Landebahnen), S. 4, 5, 6, 12, 16, 17, 19, 24; Fotolia/hybis83 und Fotolia/sculpies: Umschlagseite (Reisende am Bahnsteig und in der Halle), S. 2, 4, 6, 12, 14, 16, 20, 21, 24; Roland Lemmel: S. 9, 10; CFF: S. 17 (S-Bahn); Menscom: S. 21; Grafiken, Abbildungen und Karten: Réseau Ferré de France.

**Druck:** 4 000 Exemplare (2 000 auf Französisch, 2 000 auf Deutsch), Imprimerie Kocher, mai 2013.