

DAS PROJEKT DER NEUEN BAHNANBINDUNG EUROAIRPORT

ÖFFENTLICHES MITWIRKUNGSVERFAHREN
IN FRANKREICH, DER SCHWEIZ
UND IN DEUTSCHLAND

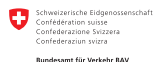
13. SEPTEMBER – 12. OKTOBER 2018



MITWIRKUNGSUNTERLAGEN



www.eapbyrail.org



Bundesamt für Verkehr BAV





INHALT

Vorwort der Projektträger	3
Die Interessenvertreter der neuen Bahnanbindung EuroAirport.....	4
Das Projekt in Kürze	6
Rückblick auf das erste Mitwirkungsverfahren (2013)	8

1

DER PROJEKTKONTEXT	10
1.1 Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg	11
1.2 Wie gelangt man heute zum EuroAirport?	13

2

RAUMORDNUNG UND BERÜCKSICHTIGUNG DER UMWELT	14
2.1 Eine neue Haltestelle vor dem Flughafenterminal	15
2.2 Ein neuer Streckenabschnitt	17
2.3 Umweltkonzept	19

3

ZUKÜNFTIGES BAHNANGEBOT	22
3.1 Angebotsdefinition	23
3.2 Zugverbindungen zum EuroAirport	25
3.3 Mögliche Verbindungen und Anschlussmöglichkeiten	27

4

NUTZEN DES PROJEKTS	29
4.1 Erleichterte Mobilität	30
4.2 Grosse Nutzerzahlen	31
4.3 Umweltschonende Fortbewegung	31

5

KOSTEN, SOZIOÖKONOMISCHE BILANZ UND FINANZIERUNG	33
5.1 Baukosten	34
5.2 Sozioökonomische Bewertung	34
5.3 Finanzierung	35

6

DAS MITWIRKUNGSVERFAHREN UND WEITERE SCHRITTE	36
6.1 Ziele und Rahmen des Mitwirkungsverfahrens	37
Ein Wort vom Bürgen des Mitwirkungsverfahrens	37
6.2 Wie kann man in Frankreich, der Schweiz und Deutschland am Mitwirkungsverfahren teilnehmen?	38
6.3 Und wie geht es nach dem Mitwirkungsverfahren weiter?	39

VORWORT DER PROJEKTTRÄGER

Zurzeit ist der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg¹ nur über die Strasse erreichbar. Morgen wird der Zug eine echte Alternative zur Strasse bieten, denn dank eines neuen Streckenabschnitts von rund 6 km und einer neuen Haltestelle wird er die Fluggäste direkt vor das Flughafen-Terminal bringen.

Das Projekt mit dem Namen „Neue Bahnanbindung EuroAirport“ wird bequeme, schnelle und zuverlässige Zugverbindungen anbieten. Es wird zur Verkehrsverlagerung* und zur Attraktivität des Flughafens, der Unternehmen am Standort und des Dreiländerecks beitragen.

Die Inbetriebnahme ist für 2028 geplant.

2013 fand in Frankreich, der Schweiz und Deutschland das erste Mitwirkungsverfahren zu dem Projekt auf der Grundlage der Vorprojektstudien statt. Das zweite Mitwirkungsverfahren wird nach dem gleichen Prinzip zwischen dem 13. September und dem 12. Oktober 2018 stattfinden.

Das Verfahren bietet der Öffentlichkeit Informationen und die Möglichkeit, sich zu den aktuellen Ergebnissen der neuen Studienphase zu äussern, die 2016 eingeleitet wurde. Diese Studien dienen als Basis für die „enquête d'utilité publique“ (öffentliche Anhörung über die Gemeinnützigkeit des Projekts).

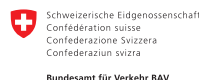
Nach dem zweiten Mitwirkungsverfahren werden die Studien zur Vorbereitung der „enquête d'utilité publique“ (öffentliche Anhörung über die Gemeinnützigkeit des Projekts) fortgesetzt. Die öffentliche Anhörung ist für 2020 vorgesehen.

Die zweite Mitwirkungsphase steht unter der Aufsicht eines Verfahrensbürgen, Herrn François Leblond, einer unabhängigen Persönlichkeit², die über den ordnungsgemässen Verlauf des Verfahrens und die Qualität der verbreiteten Informationen wachen wird.

Wir hoffen auf einen regen Austausch und viele Stellungnahmen. Ihre Meinung ist wichtig. Sie wird dazu beitragen, die Studien zur Vorbereitung der öffentlichen Anhörung abzuschliessen.

***Verkehrsverlagerung:**
Verlagerung von einem Transportmittel auf ein anderes.
Ziel der Verkehrsverlagerung ist es, die Nutzung von umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zu fördern.

DIE PROJEKTTRÄGER



**SNCF Réseau und der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
in Zusammenarbeit mit der Région Grand Est und der Schweizerischen
Eidgenossenschaft - Bundesamt für Verkehr (BAV).**

¹ „EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg“ ist der eingetragene Markenname des Flughafens Basel-Mulhouse.

² Herr François Leblond war bereits bei dem ersten Mitwirkungsverfahren 2013 als Bürge tätig.

DIE INTERESSENVERTRETER DER NEUEN BAHNANBINDUNG EUROAIRPORT

DIE PROJEKTTRÄGER

***Bestellbehörde:** Die Behörde, die für die Festlegung der regionalen Personenverkehrspolitik zuständig ist.

***trireno:** Aufgabenbereich des Vereins Agglo Basel, der die 7 Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel (Région Grand Est, Baden-Württemberg, Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn) vertritt und die Planung und Entwicklung des S-Bahn-Netzes koordiniert. trireno ist auch die Marke der trinationalen S-Bahn Basel.

SNCF Réseau ist der Hauptauftraggeber für die technischen, betrieblichen und kapazitätsbezogenen Studien, die Projektbewertung und die Umweltverträglichkeitsprüfung der neuen Bahnanbindung und der Bahnhaltestelle.

Der Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg) ist der Auftraggeber der technischen Studien zur Wiederherstellung der Netze, der Strassenverkehrs- und Fussgängerströme auf dem Flughafengelände sowie der Analyse des Flugbetriebs.

Die Projektträger führen die Studien in Zusammenarbeit mit der **Région Grand Est** durch, die Bestellbehörde* des regionalen Schienenpersonenverkehrs (TER) und des nichtstädtischen Strassenverkehrs (Schul- und Nahverkehrsbusse), sowie mit dem **Bundesamt für Verkehr**, das für die Umsetzung der schweizerischen Verkehrspolitik zuständig ist.

DIE BESTELLBEHÖRDEN

Die beteiligten Bestellbehörden sind:

- in Frankreich, die **Région Grand Est**
- in der Schweiz, die **Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn**

Sie werden das zukünftige Bahnangebot zum EuroAirport organisieren, dessen Grundzüge sie in ihrer Pressemitteilung vom 15. Dezember 2017 angekündigt haben (vgl. 3.2).

GESAMTLEITUNG DES PROJEKTS

Die Gesamtleitung des Projekts wird dabei von **zwei trinationalen Gremien** wahrgenommen:

- ein Lenkungsausschuss aus Vertretern der Projektpartner, der die Entscheidungen über den Projektfortschritt leitet
- ein Fachausschuss, der an den Studien beteiligt ist und die Entscheidungen des Lenkungsausschusses vorbereitet. Mitglieder des Fachausschusses sind neben den Projektträgern der französische Staat, Agglo Basel (trireno*), die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, das Département du Haut-Rhin, der Gemeindeverband Mulhouse Alsace Agglomération, der Gemeindeverband Saint-Louis Agglomération, das Land Baden-Württemberg sowie der Landkreis Lörrach und die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF)

Die Mitglieder des Fachausschusses treffen sich in Arbeitsgruppen, um die verschiedenen Themen des Projekts zu vertiefen:

- Bahnangebot
- Optimierung der Bahnstrecke
- Projektbewertung (Sozioökonomie)
- Mitwirkung – Kommunikation

Seit 2016 fanden mehr als 30 Arbeitsgruppensitzungen statt. Eine Arbeitsgruppe „Zoll / Polizei“, die aufgrund der binationalen Dimension des EuroAirport und des Projekts der neuen Bahnanbindung notwendig ist, wird in der nächsten Planungsphase gebildet.

Auf diese Weise wird das Projekt in allen Phasen und bezüglich aller Themen gemeinsam mit den Gebietskörperschaften und den lokalen Interessenvertretern geplant. Auch die Öffentlichkeit wird in das Mitwirkungsverfahren einbezogen.

DIE PLANUNGSBÜROS

Viele Planungsbüros und Experten arbeiten an der Durchführung von Studien zu diesem Projekt.

Unter der Projektleitung der SNCF Réseau:

- Allgemeine Unterstützung beim Projektmanagement und Analyse der Kompatibilität mit lokalen Projekten: Ingerop Management
- Kapazitäts- und Betriebsstudie: SMA Partners
- Umweltverträglichkeitsprüfung und regulatorische Verfahren: Systra Environnement
- Eisenbahnakustik-Studie: Acouphen
- Geotechnische Datenerfassung und Bohrungen: Geotec
- Strassenbauanalysen: Cabinet Merlin
- Programmierung der Haltestelle und Analyse der Fahrgastströme: Arep
- Projektleitung für die neue Strecke und die neue Haltestelle: Systra und SNCF Réseau
- Unterstützung beim Projektmanagement für die Haltestelle: Gares & Connexions
- Studie über die Ergonomie der Beförderungskette: Artelia
- Bodenkundliche Untersuchungen: Systra Foncier
- Projektbewertung (sozioökonomische Studien):
 - Unterstützung beim Projektmanagement: Setec
 - Verkehrsstudien: Intraplan
 - Studien der Beitragskapazität, strategische Analysen und territoriale Analysen, Sozioökonomische Bilanz: Explain

Unter der Projektleitung des Flughafens Basel-Mulhouse:

- Bestandsaufnahme der Fauna und Flora: Biotope
- Projektmanagement für Strassen- und Netzsanierung: Egis
- Architekturskizze „Stadtseite“ und Planung der Fussgängerbrücke, die über die neue Haltestelle führt: DeA Architectes
- Luftverkehrsstudie: Intraplan
- Luftakustik-Studie: A Tech

DAS PROJEKT IN KÜRZE

Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg zählte 2017 7,9 Millionen Fluggäste und umfasst mit allen auf seiner Plattform ansässigen Unternehmen 6 300 direkte Arbeitsplätze.

Rund 25 000 Personen – Fluggäste und Mitarbeitende der Unternehmen am Flughafenstandort – **fahren täglich zum Flughafen oder verlassen ihn**, vorwiegend mit dem Auto über die Autobahn A35 oder über die Flughafenstrasse, die von Basel aus direkt zum Flughafen führt, oder mit dem Bus ab Basel (Schweiz), Freiburg im Breisgau (Deutschland), Saint-Louis, Mulhouse, Colmar und Strassburg (Frankreich).

Ein trinationales Projekt für eine direkte Zuganbindung des EuroAirport, die so genannte **neue Bahnanbindung EuroAirport**, wird derzeit geprüft. **Ihre Inbetriebnahme ist 2028 geplant**. Es stützt sich auf die nahe gelegene Bahnlinie Strassburg-Mulhouse-Basel.

Das Projekt befindet sich auf französischem Gebiet, doch der EuroAirport wird mit grenzüberschreitenden Regionalzügen bedient, die Direktverbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz ermöglichen.

Das Projekt zielt darauf ab, eine effiziente Bedienung des EuroAirport mit **6 Zügen pro Stunde und Richtung von und nach Basel**, 4 Zügen pro Stunde und Richtung von und nach Mulhouse und 2 Zügen pro Stunde und Richtung von und nach Strassburg anzubieten. Das engmaschige Schienennetz mit seinen zahlreichen Anschlussmöglichkeiten wird ein weitreichendes trinationales Gebiet bedienen, das Südbaden, die Nordwestschweiz, den Elsass und die nördliche Franche-Comté umfasst.

Zur Einrichtung dieses Dienstleistungsangebots sind folgende Infrastrukturverbesserungen notwendig:

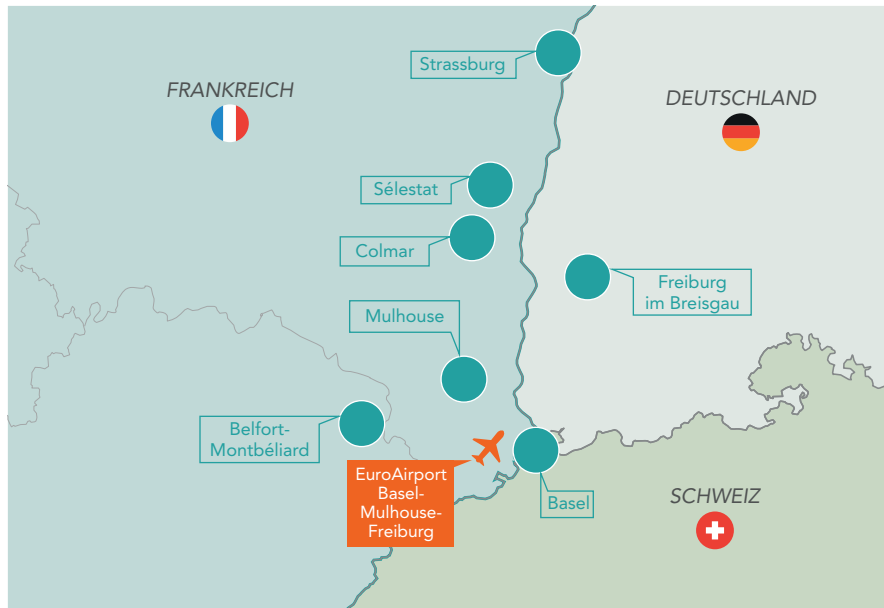
- Bau eines 6 km langen neuen Streckenabschnitts als Abzweigung der bestehenden Bahnlinie Strassburg-Mulhouse-Basel
- Bau einer Bahnhaltestelle in unmittelbarer Nähe des Flughafens

Ziele des Projekts:

- Bessere Anbindung des EuroAirport an den öffentlichen Verkehr durch direkte, schnelle und zuverlässige Zugverbindungen, wodurch eine deutliche Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ermöglicht wird
- Verknüpfung des französischen und des schweizerischen Eisenbahnnetzes untereinander und mit dem EuroAirport, sodass die täglichen Fahrten der Bewohner auf dem ganzen Netz (über den Pendlerstrom vom/zum EuroAirport hinaus) erleichtert werden, **die Flughafenplattform dadurch an Attraktivität gewinnt** und die Entwicklung des Dreiländerecks gefördert wird

Der Investitionsbedarf für diese neue Bahnanbindung wird unter den wirtschaftlichen Bedingungen von Juni 2017 auf 250 Millionen Euro netto geschätzt.

LAGE DES PROJEKTS



KARTE DES PROJEKTS



RÜCKBLICK AUF DAS ERSTE MITWIRKUNGSVERFAHREN (2013)

Vom 6. Mai bis 20. Juni 2013 fand das erste Mitwirkungsverfahren zum Projekt der neuen Bahnanbindung EuroAirport statt. Es konzentrierte sich auf die Grundsätze und die Zweckmässigkeit des Projekts. Die Bilanz des ersten Mitwirkungsverfahrens enthält eine Synthese aller während des Verfahrens gesammelten Meinungen und präsentiert die weiteren Schritte, welche aufgrund der Vorprojektstudien von den Auftraggebern vorgesehen waren.

Die heutige Präsentation des Projekts ist das Ergebnis des ersten Mitwirkungsverfahrens und berücksichtigt die damals vertretenen Meinungen der Öffentlichkeit.

SCHLÜSSELZAHLEN DES ERSTEN MITWIRKUNGSVERFAHRENS



© Shutterstock



Ein Mitwirkungsverfahren in den **3 Ländern**: Frankreich, Schweiz und Deutschland



4 öffentliche Veranstaltungen: Basel, Saint-Louis, Lörrach und Mulhouse



102 gesammelte schriftliche **Beiträge:** schriftliche Stellungnahmen der Öffentlichkeit, E-Mails, Korrespondenz und Diskussionen



120 Presseartikel und Reportagen



Rund **700 Teilnehmer** an dem Mitwirkungsverfahren



Die Bilanz des ersten Mitwirkungsverfahrens kann unter www.eapbyrail.org eingesehen werden.

ZAHLEICHES UND GUT BEGRÜNDETE STELLUNGNAHMEN

Von der Öffentlichkeit angeschnittene Themen	Anzahl der Meldungen
Projektziele der neuen Bahnanbindung	198
Geplantes Bahnangebot	130
Anfahrt zum EuroAirport heute	129
Projektkosten, Finanzierung und Terminkalender	85
Umwelt und Lebensumfeld der Bewohner	68
Mitwirkungsverfahren und Information	66
Technische Aspekte des Projekts	21
GESAMTZAHL DER MEINUNGSÄUSSERUNGEN	697

WAS SIE 2013 ERWARTETEN... UND WAS WIR UMGESETZT HABEN

ZWECKMÄSSIGKEIT UND INHALT DES PROJEKTS

- > Die Zweckmässigkeit des Projekts wurde mehrheitlich anerkannt.
- > Sie erwarteten konkrete Informationen zu technischen Fragen, in Bezug auf die sozioökonomische Bewertung des Projekts und über die Auswirkungen auf die Umwelt.

- > Die Studien wurden vertieft und gemeinsam mitgestaltet. Die Ergebnisse werden in diesen Unterlagen und in einem Video vorgestellt (www.eapbyrail.org).
- > Das zweite Mitwirkungsverfahren findet vom 13. September bis 12. Oktober 2018 statt, um Antworten zu liefern und über das Projekt zu diskutieren.

- > In den Jahren 2016-2017 verfeinerte die trinationale Arbeitsgruppe „Bahnangebot“ in 9 Sitzungen alle Aspekte des Angebots (vgl. Punkt 3 dieser Unterlagen zum Mitwirkungsverfahren).
- > Erstellung einer App über das zukünftige Angebot und die Reisezeiten, die es dem Bürger ermöglicht, die Zugverbindungen zum EuroAirport zu testen (vgl. 3.3. und www.app.eapbyrail.org).

GEPLANTES DIENSTLEISTUNGSANGEBOT

- > Sie fragten nach den künftigen Fahrplänen, der Vertaktung, den Anschlussmöglichkeiten in Mulhouse und Basel, der Funktionsweise der künftigen EuroAirport-Haltestelle, der Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsbedienungen, den Zugverbindungen zum EuroAirport aus Frankreich, der Schweiz und Deutschland.

STRECKENFÜHRUNG UND EINBETTUNG DES PROJEKTS IN DIE LANDSCHAFT

- > Sie fragten nach der Streckenführung und den Bauten der neuen Bahnanbindung, dem Anschluss an die bestehende Bahnlinie Strassburg-Mulhouse-Basel und der Ausgestaltung der neuen Bahnhaltstelle.
- > Sie erwarteten konkrete Antworten auf die Fragen der Projektauswirkungen, der Lärmbelastung (Bahn- und Fluglärm) und der Realisierung einer Umweltverträglichkeitsstudie.
- > Sie betonten die Notwendigkeit, das Projekt mit lokalen Entwicklungs- und Verkehrsprojekten zu koordinieren.

- > Seit 2016 fanden 8 Sitzungen der Arbeitsgruppe „Optimierung der Bahnstrecke“ statt.
- > Fortsetzung der technischen Studien und Beschreibung der Anlagen der neuen Strecke und der neuen Haltestelle (vgl. 2.1. und 2.2. dieser Unterlagen).
- > Erstellung eines 3D-Modells, das es der Bevölkerung ermöglicht, die Einbettung des 6 km langen neuen Streckenabschnitts und der neuen Haltestelle genau zu visualisieren (www.eapbyrail.org).
- > Durchführung der ersten Phase der Folgenabschätzung (Ausgangszustand der Umwelt) (vgl. 2.3.).
- > Untersuchungen über die Auswirkungen des Projekts auf den Schienenlärm und auf den Fluglärm (vgl. 2.3.).
- > Seit 2016 Konsultationssitzungen mit den Gemeinden und anderen Auftraggebern, um die verschiedenen umliegenden Projekte zu koordinieren und eine Kompatibilitätsstudie mit diesen Projekten durchzuführen (vgl. 2.3.).
- > Treffen im ersten Halbjahr 2018 mit den Anrainern der rue de l'Aéroport in Saint-Louis, die vom Projekt direkt betroffen sind.
- > Seit Anfang 2018 Konsultation zwischen den Behörden zu Umweltfragen.

- > Seit 2016 fanden 8 Sitzungen der Arbeitsgruppe „Projektbewertung“ statt.
- > Präzisere Schätzung der Projektkosten (vgl. Abschnitt 5 dieser Unterlagen).
- > Durchführung von Verkehrsstudien zur Quantifizierung der zukünftigen Fahrgastzahlen und der Auswirkungen des Projekts auf die Verkehrsverlagerung (vgl. Abschnitt 4).
- > Durchführung einer sozioökonomischen Bewertung zur Messung der Wirtschaftlichkeit des Projekts (vgl. Abschnitt 5).

KOSTEN UND SOZIOÖKONOMISCHE BILANZ

- > Sie haben nach den Kosten des Projekts und seiner sozioökonomischen Rentabilität gefragt.



1. DER PROJEKTKONTEXT

© Agglo Basel

Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg liegt im Dreiländereck, einer aufgrund ihrer demographischen und wirtschaftlichen Dynamik sehr attraktiven Region. Für diese Region ist der Flughafen ein strukturierendes Element, ein Entwicklungsfaktor und ein Tor zur Welt.

1.1 DER EUROAIRPORT BASEL-MULHOUSE-FREIBURG

EIN FLUGHAFEN IM DREILÄNDERECK

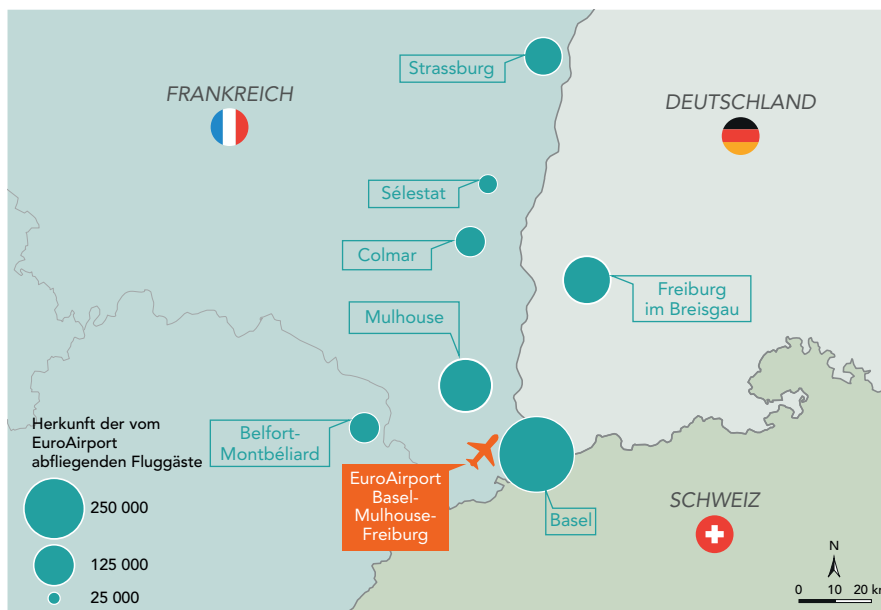
Der Flughafen Basel-Mulhouse wurde 1946 gegründet und erhielt durch das französisch-schweizerische Abkommen vom 4. Juli 1949 den Status eines binationalen öffentlichen Unternehmens. Er liegt gänzlich auf französischem Boden.

Die Nutzer kommen hauptsächlich aus der Nordwestschweiz, Ostfrankreich und Baden-Württemberg.

50 % der lokalen Fluggäste kommen aus der Schweiz, 25 % aus Frankreich und 25 % aus Deutschland.

1. DER PROJEKTKONTEXT

HERKUNFT DER VOM EUROAIRPORT ABFLIEGENDEN FLUGGÄSTE

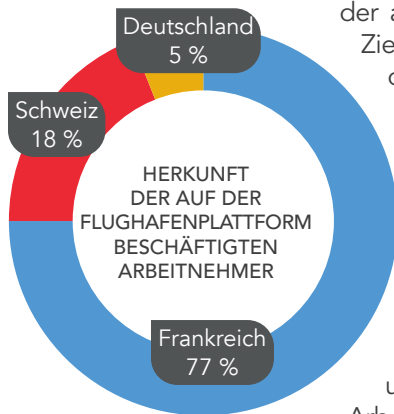


Die wichtigsten Infrastrukturen des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg sind seine beiden Start- und Landebahnen (Nord-Süd und Ost-West), das Passagier- und das Frachtterminal sowie seine Gewerbezone für Flugzeugwartung und -innenausbau.



© EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

1. DER PROJEKTKONTEXT

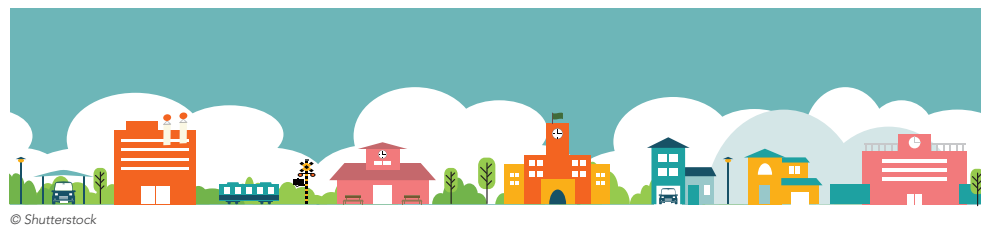


EINE EUROPÄISCHE AUSRICHTUNG UND EIN WICHTIGER WIRTSCHAFTSSTANDORT

Der EuroAirport hat im Wesentlichen eine europäische Ausrichtung: Nahezu 90 % der angeflogenen Zielflughäfen liegen in Europa. Der Flughafen bedient über 100 Zielflughäfen direkt. Er entwickelte sich in den letzten Jahren vor allem im Bereich der Low-Cost-Airlines (insbesondere easyJet, Wizz Air, Ryanair), die heute mehr als 70 % des Verkehrs ausmachen. Er verzeichnete im Jahr 2017 7,9 Millionen Fluggäste und rechnet bis 2030 mit einem Passagieraufkommen zwischen 11 und 13 Millionen. Er ist der fünftgrösste Regionalflughafen Frankreichs und nach Zürich und Genf der drittgrösste Landesflughafen der Schweiz.

Der EuroAirport ist nicht nur ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in der Region, sondern auch ein wichtiges Wirtschaftszentrum, das sich insbesondere auf Flugzeugwartung und -innenausbau spezialisiert hat. Der Flughafenstandort beherbergt fast 130 Unternehmen, die in mehreren Geschäftsbereichen rund um die Start- und Landebahnen angesiedelt sind. Mit seinen rund 6 300 direkten Arbeitsplätzen zählt er 2017 zu den wichtigsten Arbeitgebern im Dreiländereck. Die Flughafenaktivitäten schaffen auch über 19 000 indirekte Arbeitsplätze (Dienstleistungssektor, Zulieferbetriebe usw.) in der Region.

DIE DYNAMIK DES DREILÄNDERECKS



> MEHRERE BALLUNGSRÄUME, DARUNTER BASEL UND STRASSBURG, STÄDTE MIT INTERNATIONALER AUSSTRAHLUNG

Trinationale Agglomeration Basel, einschliesslich St. Louis Agglomération und Landkreis Lörrach
770 000 Einwohner

Eurometropole Strassburg
500 000 Einwohner

Gemeindeverband Mulhouse
Alsace Agglomération
274 000 Einwohner

Ballungsraum Freiburg im Breisgau
630 000 Einwohner

Ballungsraum Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle
310 000 Einwohner

Ballungsraum Colmar
114 000 Einwohner

> WELTBEKANNTE UNTERNEHMEN UND EIN NETZWERK LEISTUNGSSTARKER KLEIN- UND MITTELSTÄNDISCHER BETRIEBE

Elsass
PSA Peugeot-Citroën, Würth France, Lilly France, Hager Electro, Sew Usecome...

Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt
Novartis, Roche, Syngenta, Swiss, UBS...

Baden-Württemberg
Daimler, Bosch, IBM
Deutschland, Lidl, Liebherr...

> ÜBER 90 000 STUDIERENDE IN DEN UNIVERSITÄTEN STRASSBURG, COLMAR, MULHOUSE, BASEL UND FREIBURG IM BREISGAU

> 23 000 GRENZGÄNGER IM BESCHÄFTIGUNGSGEBIET SAINT-LOUIS (Franzosen, die in der Schweiz oder in Deutschland arbeiten)

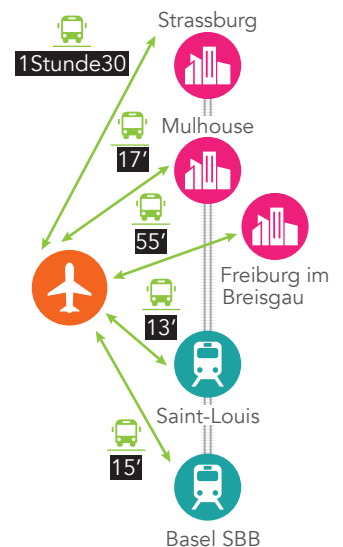
1.2 WIE GELANGT MAN HEUTE ZUM EUROAIRPORT?

Heute ist der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg nur über die Autobahn A35 zwischen Mulhouse und Basel und über die Flughafenstrasse, die den Euro-Airport direkt mit der Schweiz verbindet, erreichbar. Beide Zufahrtswege sind während der Hauptverkehrszeit regelmässig gesättigt. Das bevorzugte Verkehrsmittel ist das Auto, dazu kommt der Busverkehr.

Das Angebot des öffentlichen Strassenverkehrs umfasst:

- Busse ab dem Bahnhof Basel SBB (Linie 50 der BVB - Basler Verkehrs-Betriebe) und ab dem Bahnhof Saint-Louis (Linie 11 des Distribus-Netzes, Verkehrsverbund Saint-Louis Agglomération)
- Busse oder Shuttles privater Unternehmen, die den Flughafen von Freiburg im Breisgau (Deutschland), Mulhouse, Strassburg und Colmar (Frankreich) aus bedienen
- Shuttles von Drittanbietern ab kostenpflichtigen Parkplätzen am Autobahnkreuz Bartenheim an der A35

1. DER PROJEKTKONTEXT



Linie 11 Distribus. © Agglo Basel



Linie 50 BVB. © Agglo Basel

SHUTTLE VOM BAHNHOF SAINT-LOUIS ZUM EUROAIRPORT (LINIE 11 DES DISTRIBUTUS-NETZES)

Fahrzeit	Betriebszeit	Takt
13'	5:20 bis 23:35 Uhr	Alle 15' in der Hauptverkehrszeit*, alle 30' in der Nebenverkehrszeit*.

Anzahl der Fahrgäste/Tag: ca. 400

BUS AB DEM BAHNHOF BASEL SBB (LINIE 50 DER BVB)

Fahrzeit	Betriebszeit	Takt
15'	4:00 bis 0:35 Uhr	Alle 6' in der Hauptverkehrszeit*, alle 15' in der Nebenverkehrszeit*.

Anzahl der Fahrgäste/Tag: 5 000

***Hauptverkehrszeit:**
Zeitraum des Tages, in dem der Verkehr am stärksten ist, insbesondere aufgrund der Pendelströme (in der Regel zwischen 6:00 und 9:00 Uhr und zwischen 16:00 und 20:00 Uhr).

***Nebenverkehrszeit:**
Zeitraum des Tages ausserhalb der Stosszeiten.



2. RAUMORDNUNG UND BERÜCKSICHTIGUNG DER UMWELT

© SNCF Réseau

Eine neue Eisenbahninfrastruktur ist notwendig, um ein attraktives öffentliches Verkehrsnetz anbieten zu können. Das Projekt besteht aus dem Bau einer Haltestelle vor dem Passagierterminal des EuroAirport und eines neuen, etwa 6 km langen zweigleisigen Streckenabschnitts, der von der bestehenden Bahnlinie Strassburg-Mulhouse-Basel abzweigt. Im Rahmen der Studien konnten die notwendigen infrastrukturellen Massnahmen ermittelt werden. Die Umwelt ist fester Bestandteil dieser Projektierungsphase.

2.1 EINE NEUE HALTESTELLE VOR DEM FLUGHAFENTERMINAL

Die neue Bahnhaltestelle befindet sich direkt vor dem Flughafengebäude (oder Passagierterminal), auf der Parkplatzebene (Niveau -1 des Flughafens). Sie ermöglicht den Passagieren einen direkten Zugang zum Terminal über Rolltreppen und eine Fussgängerbrücke.

Die Verkehrsstudien ermöglichten es, die Anzahl der an der Haltestelle zu erwartenden Fahrgäste zu ermitteln und deren Bewegungsströme zu analysieren. Auf dieser Basis wurden die infrastrukturellen Anpassungen berechnet. Im jetzigen Stadium sind die Grundzüge festgelegt und umfassen:

- den Bau eines 8 Meter breiten und 330 Meter langen zentralen Bahnsteigs zwischen den beiden Bahngleisen für die künftigen französischen und schweizerischen Züge. Zum Schutz der Fahrgäste ist eine Überdachung des Bahnsteigs geplant
- 3 Fahrtreppen, eine feste Treppe und einen Aufzug zur Verbindung des Bahnsteigs mit einer Fussgängerbrücke, über welche die Parkplätze, künftige Einrichtungen auf dem Flughafengelände seitens der Gemeinde Saint-Louis und die Haltestelle am Flughafen erreichbar sind

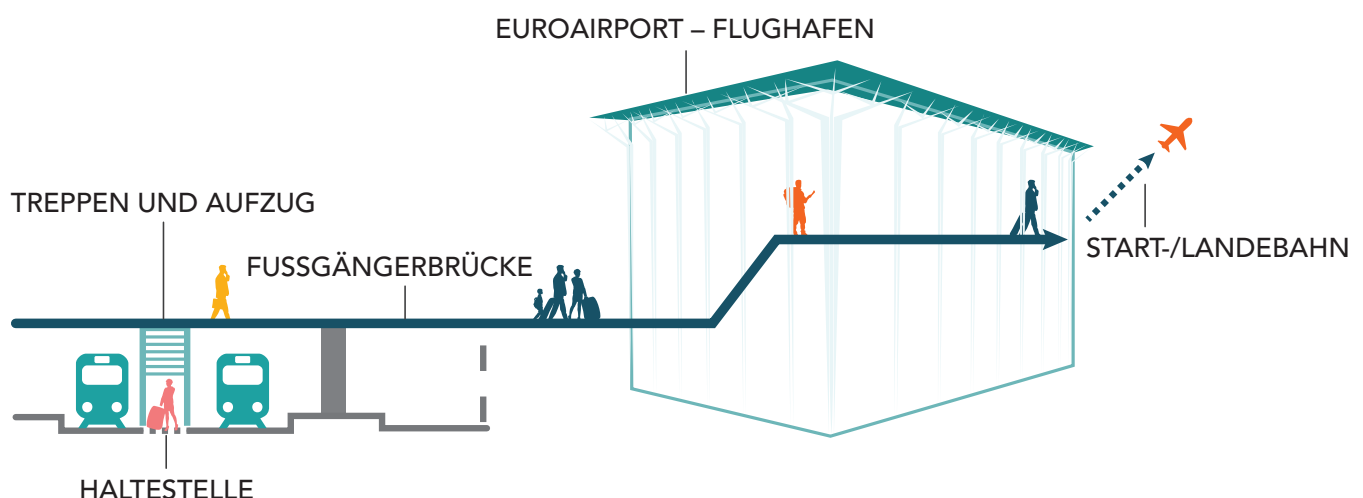
Für den Komfort und die Sicherheit der Nutzer werden notwendige Einrichtungen wie Fahrkartenleser, Beschallungsanlage und Fahrgastinformationstafeln oder Videoüberwachungskameras auf dem zentralen Bahnsteig installiert. Wartebereiche sind im Flughafengebäude geplant.

Die Aufnahmekapazität des Bahnsteigs ist für das Fahrgastvolumen zweier gleichzeitig haltender Züge (einer in jede Richtung) bemessen. Im Projekt enthalten ist die Wiederherstellung der Verkehrs- und Fusswege sowie der Energie- und Wasserversorgungsnetze usw. auf dem Flughafengelände.

Da die Haltestelle Saint-Louis-la-Chaussée nicht mehr bedient wird, werden die bestehenden Anlagen (insbesondere die Bahnsteige) abmontiert.

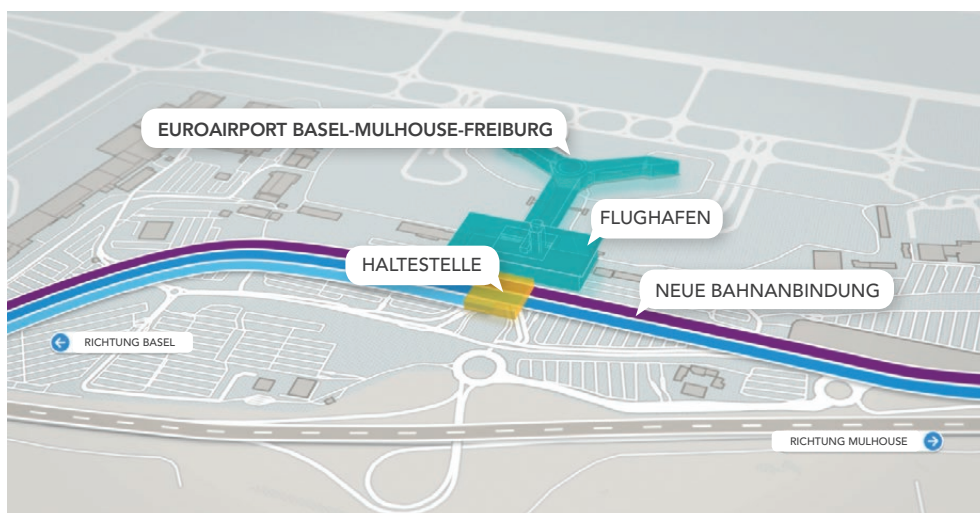
2. RAUMORDNUNG UND BERÜCKSICHTIGUNG DER UMWELT

WEG DER FLUGGÄSTE



2. RAUMORDNUNG UND BERÜCKSICHTIGUNG DER UMWELT

LAGE DER KÜNFTIGEN HALTESTELLE VOR DEM FLUGHAFENGEBÄUDE



© Archi Graphi

BLICK AUF DEN FLUGHAFEN HEUTE



© EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

2.2 EIN NEUER STRECKENABSCHNITT

Das Projekt sieht den Bau eines zweigleisigen Streckenabschnitts von **ca. 6 km** Länge vor, der wie die bestehende Bahnlinie Strassburg-Mulhouse-Basel ausgestattet ist. Zu diesen für den Betrieb notwendigen Ausstattungen zählen insbesondere:

- Elektrifizierung in 25 000 Volt
- Signalisierung*
- das Telekommunikationssystem GSM-R*

Von Norden nach Süden umfasst die neue Linie:

- **den Anschluss an die bestehende Bahnlinie südlich von Bartenheim** und für das von Norden nach Süden verlaufende Gleis eine Unterführung unter der bestehenden Bahnlinie
- **eine rund 3,9 km zweigleisige Strecke** bis zur neuen Haltestelle «EuroAirport», davon die Hälfte ausgehoben* und mit mehreren Überquerungen (Strassenbrücken) zur Wiederherstellung der bestehenden Strassenverbindung (Zugang zum Gewerbegebiet ZAC Euro East Park, RD12bis, Verkehrsweg auf dem EuroAirport-Gelände)
- 2 Gleise am Bahnsteig der neuen EuroAirport-Haltestelle sowie ein Wendegleis für Schweizer Züge aus Laufen, die am EuroAirport enden
- **2,1 km bis zum ebenerdigen Anschluss nördlich des Bahnhofs Saint-Louis**, einschliesslich eines Bauwerks zur Überquerung der A35 (Eisenbahnbrücke) sowie eines Erdbauwerks (Aufschüttung*) und mehrerer Bauwerke zur Überquerung der 600 m langen ehemaligen Kiesgrube, wo sich das Technoport-Projekt befindet
- die Anpassung der bestehenden Gleise im Bahnhof Saint-Louis, um den Verkehrsfluss zu verbessern
- auf dem gesamten neuen Streckenabschnitt die Bauten zur Wiederherstellung der Kontinuität der Netze (Energie- und Wasserversorgungsnetze), des Liesbachs und eines ökologischen Korridors

Die Verkehrsgeschwindigkeit auf der neuen Strecke beträgt 120 km/h vom Nordanschluss bis zur EuroAirport-Haltestelle und 90 km/h zwischen der Haltestelle und dem Südanschluss beim Bahnhof Saint-Louis.

2. RAUMORDNUNG UND BERÜCKSICHTIGUNG DER UMWELT

*Signalisierung:

Informationssystem zur Information des Triebfahrzeugführers. Signalanlagen und Signale, die entlang der Gleise angeordnet sind, übermitteln dem Fahrer die Informationen, die er benötigt, um sicher zu fahren.

*GSM-R:

Global System for Mobile Communication Rail(way). Basierend auf der gleichen Technologie wie das öffentliche GSM ist GSM-R das Mobilfunknetz für die Bahn.

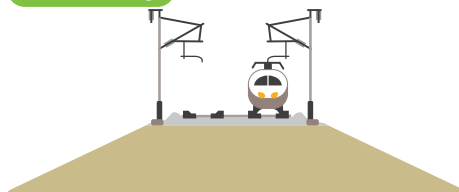
***Aushub/Aufschüttung:** Ergebnisse von Erdarbeiten zur Erstellung des Profils eines Bahndamms. Ein ausgehobener Bahndamm befindet sich unter dem Höhenniveau des natürlichen Geländes, ein aufgeschütteter Bahndamm oberhalb.

Aushub*



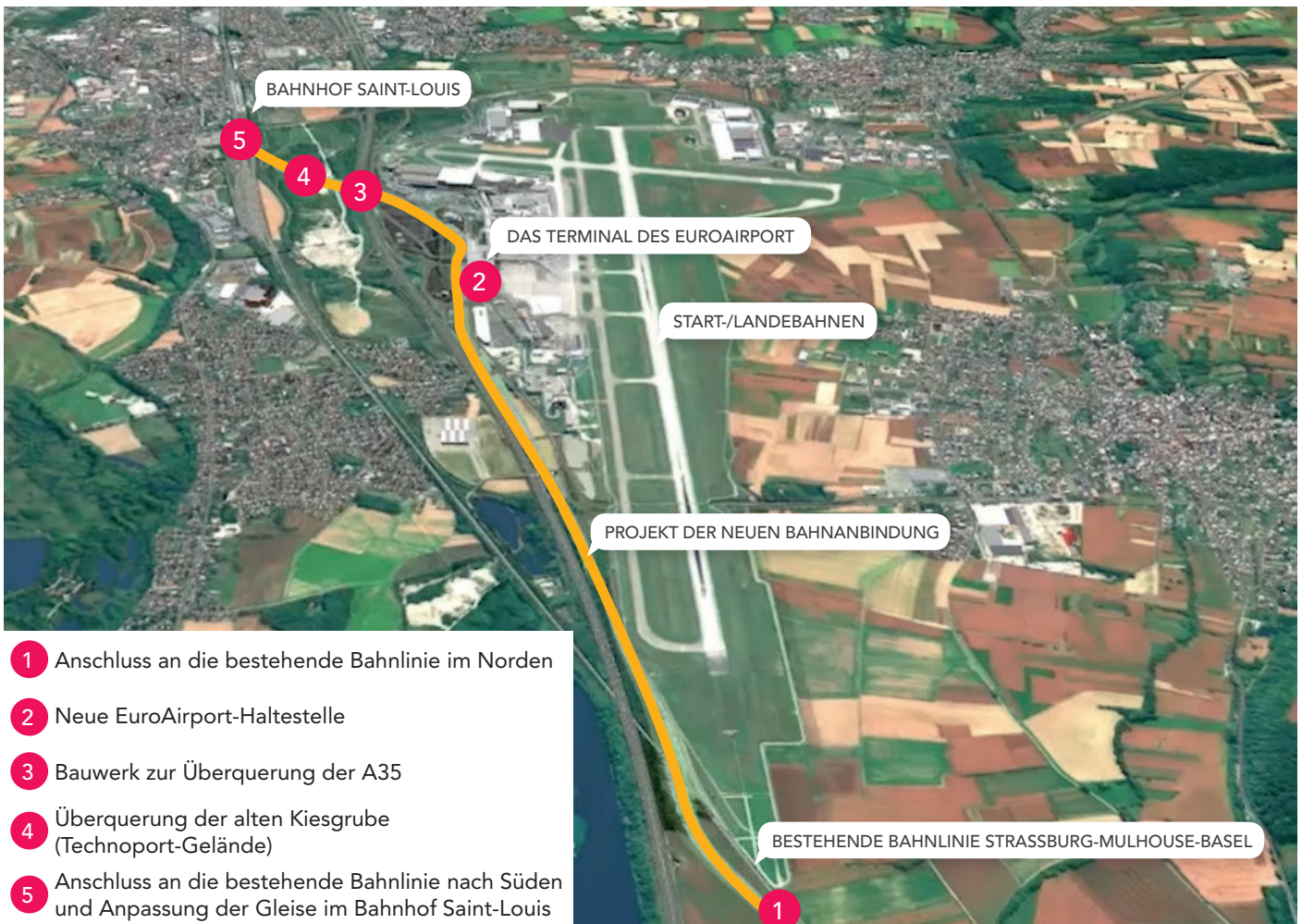
© SNCF Réseau

Aufschüttung*



2. RAUMORDNUNG UND BERÜCKSICHTIGUNG DER UMWELT

DIE NEUE BAHNLINIE UND IHRE WICHTIGSTEN EINRICHTUNGEN



- 1 Anschluss an die bestehende Bahnlinie im Norden
- 2 Neue EuroAirport-Haltestelle
- 3 Bauwerk zur Überquerung der A35
- 4 Überquerung der alten Kiesgrube (Technoport-Gelände)
- 5 Anschluss an die bestehende Bahnlinie nach Süden und Anpassung der Gleise im Bahnhof Saint-Louis

© Systra

***Fahrleitung:** Vorrichtung zur Aufnahme des Stromversorgungskabels von Zügen

> EIN ZUKÜNFTIGES GROSSPROJEKT

1 Million Kubikmeter Aushub

28 km Schiene

4 Eisenbahnbrücken

12 km Fahrleitung*

1 Fussgängerbrücke

300 000 m³ Aufschüttung

700 meter Stützmauern

1 neue Stellwerksanlage

20 Weichen

6 Strassenbrücken

2.3 UMWELTKONZEPT

Die neue Bahnanbindung EuroAirport ist ein nachhaltiges Mobilitätsprojekt und an sich schon ein Gewinn für die Umwelt. Indem es den Verkehrsfluss verbessert, wird es zur Verlagerung des Autoverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel und damit zur Begrenzung der Treibhausgasemissionen beitragen.

Zudem werden ökologische Aspekte als wichtiges Anliegen ebenso wie Funktionalitäten, technische Anpassungen oder Kosten in die Projektstudien integriert.

Schon in der Planungsphase integrieren die Auftraggeber alle ökologischen und gesundheitlichen Anliegen und planen geeignete Massnahmen zur Vermeidung, Reduzierung und Kompensation der Projektauswirkungen.

Dieses Prinzip entspricht einem dreistufigen Ansatz, der in der Entwicklung eines jeden Projekts folgende 3 Punkte umfasst:

1. Vermeidung besonders kritischer ökologischer Probleme durch technische oder geografische Lösungen. Natürliche Lebensräume lassen sich am besten dadurch erhalten, dass man bei Projekten in erster Linie darauf achtet, die Auswirkungen zu vermeiden.
2. Reduzieren von unvermeidlichen Umweltauswirkungen durch Konstruktions- und Entwicklungsmassnahmen.
3. In letzter Instanz: Kompensation von Umweltauswirkungen, bei denen die Reduzierungsmassnahmen nicht ausreichen, um die Auswirkungen des Projekts in den Griff zu bekommen, was zu zusätzlichen Massnahmen zur Wiederherstellung der betroffenen Ökosysteme führt.

Für den Projektbereich wurde eine ökologische Bestandsaufnahme erstellt, die den ersten Teil der Umweltverträglichkeitsstudie* bildet, und in einer Abstimmungsphase zwischen den Behörden unter Beteiligung der französischen Regionaldirektion für Umwelt, Raumplanung und Wohnungswesen (DREAL), des französischen Amtes für Entwicklung und Raumplanung des Départements (DDT), der französischen Generaldirektion für Zivilluftfahrt (DGAC) und den lokalen Gebietskörperschaften vorgestellt wurde. Im Rahmen der darauffolgenden Studie werden die Auswirkungen des Projekts genau ermittelt und bei Bedarf Massnahmen zur Vermeidung, Reduzierung oder Kompensation vorgeschlagen.

Gleichzeitig erforderte die Vielzahl der von den Gemeinden umgesetzten Stadt- und Verkehrsprojekte eine gute Koordination zwischen den verschiedenen Auftraggebern. Umweltaspekte werden umfassend berücksichtigt und zwischen den verschiedenen Akteuren koordiniert. Die laufenden Koordinierungsarbeiten werden fortgesetzt, um Umweltauswirkungen auf ein Mindestmass zu reduzieren.

Im Einklang mit dem ökologischen Ansatz der Auftraggeber werden im Folgenden einige Beispiele für Massnahmen vorgestellt (siehe auch die Karte auf S. 21):

VERMEIDEN

Zahlreiche Grundstückbeschränkungen – insbesondere wegen der Luftfahrt – erforderten Anpassungen des Eisenbahnprojekts, um nicht mit ihnen in Konflikt zu geraten, z.B. durch Absenkung des Bahndamms an einigen Stellen.

2. RAUMORDNUNG UND BERÜCKSICHTIGUNG DER UMWELT

*Umweltverträglichkeitsstudie:

Schlüsselement des Dossiers zur Feststellung des öffentlichen Interesses, dessen Inhalt im Umweltgesetzbuch festgelegt ist. Die Umweltverträglichkeitsstudie identifiziert präzise die Umweltfragen, lokalisiert und priorisiert ökologische Aspekte und die Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt. Sie definiert sehr genau, welche Vermeidungs-, Reduktions- und Kompensationsmassnahmen zu ergreifen sind.

2. RAUMORDNUNG UND BERÜCKSICHTIGUNG DER UMWELT

***Baustellenplattformen:**

Zonen, in denen alle notwendigen Materialien und Ausrüstungen für eine Baustelle untergebracht sind und worin auch in der Regel ein Wohncontainer (Büros, Sanitäranlagen) für das Baustellenpersonal sich befindet.

***Ökologischer Korridor:**

Korridor zur Fortbewegung oder Wahrung der ökologischen Kontinuität, der den Arten Bewegungsraum und Nahrung bietet und ihnen erlaubt, sich zu vermehren und auszuruhen.

***Ökologische**

Durchlässigkeit:

Durchlässigkeit der Landschaft oder eines Bauwerks, die dafür sorgt, dass die Fauna sich auch weiterhin fortbewegen kann und die Ausdehnung der Flora nicht blockiert wird.

***Reserviertes Gebiet:**

Die geographische Lage des Projekts, die einen Streifen Land einnimmt. Die für ein Projekt reservierten Gebiete sind im Raumordnungsplan eingetragen und als solche rechtlich geschützt - diese Registrierung verhindert jedes andere Bauvorhaben als das Projekt innerhalb des reservierten Gebiets.

Besonderes Augenmerk wird auf die Vorbereitung und Durchführung der Arbeiten gelegt, um die Auswirkungen für die verschiedenen Verkehrsarten und die Unannehmlichkeiten für die Nutzer weitestgehend zu beschränken. Ferner werden die Baustellenplattformen* ausserhalb von ökologisch sensiblen Bereichen angesiedelt.

REDUZIEREN

Die Kontinuität des Liesbachs, welches das Projekt zwischen dem EuroAirport und dem Bahnhof Saint-Louis durchquert, wird durch ein Bauwerk gewahrt, dessen Öffnung einen reibungslosen Wasserfluss garantiert.

Der von der Bahntrasse unterbrochene ökologische Korridor* wird durch ein Bauwerk wiederhergestellt, das die ökologische Durchlässigkeit* der Infrastruktur für die betreffenden Arten ermöglicht.

Der Bahnsteig und die Haltestelle müssen so angeordnet werden, dass das Projekt landschaftlich und architektonisch mit der Umgebung und den durchquerten Gebieten in Einklang steht.

Während der Bauarbeiten wird die Baustelle im Hinblick auf Umweltrisiken, wie Verschmutzung, Staubeinwirkung usw. überwacht.

Mehrere Verkehrswege werden durch das Projekt unterbrochen. Es ist geplant, die Strassen wiederherzustellen, um den Verkehr aufrechtzuerhalten und den Zugang zu den verschiedenen Sektoren auf beiden Seiten der neuen Bahnlinie zu gewährleisten.

Einige Wasser-, Gas- oder Stromleitungen werden während der Bauzeit verlegt, aber sie bleiben in Betrieb.

KOMPENSIEREN

Die ehemalige Kiesgrube in Saint-Louis ist eine ökologische Herausforderung (Feuchtgebiete, Lebensräume geschützter Tier- und Pflanzenarten). Das Bahnprojekt dringt so wenig wie möglich in das Gelände ein, aber nicht alle Auswirkungen lassen sich vermeiden oder reduzieren. Als Ausgleich wird vorgeschlagen, Gebiete in unmittelbarer Nähe zu schaffen, um die erfassten Arten zu erhalten und sich entwickeln zu lassen. Wenn die Zerstörung dieser ökologisch sensiblen Lebensräume nachgewiesen würde, könnten auch Feuchtgebiete neu angelegt werden. Schliesslich wird die Rodung eines nördlichen Teils des Projekts Gegenstand einer noch festzulegenden Ausgleichsmassnahme sein.

Das Projekt liegt am Rande der Gemeinden Bartenheim, Blotzheim, Hémingue und Saint-Louis und hauptsächlich auf Grundstücken, die dem Staat (öffentliches Luftfahrt- und Eisenbahngelände), dem Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Technoport (SMAT) und der Stadt Saint-Louis gehören. In dem reservierten Gebiet*, das im Raumordnungsplan von Saint-Louis für dieses Projekt vorgesehen ist, wird man allerdings Grundstücke erwerben müssen. Darunter sind zwei Häuser in der Nähe des Flughafens (rue de l'Aéroport) und einige landwirtschaftliche Flächen. Der Auftraggeber hat erste Kontakte zu den betroffenen Eigentümern geknüpft und es werden Kompensationsmassnahmen getroffen.

ÜBERSICHTSKARTE DER UMGEBUNG



© SNCF Réseau

> DIE LÄRMFRAGE

SCHIENENLÄRM

Die Lärmbelastung durch Eisenbahninfrastrukturen wird in Frankreich durch das Umweltgesetzbuch (*code de l'environnement*, Artikel L.571-1 bis 52) und den Erlass vom 8. November 1999 geregelt. Darin ist festgelegt, dass die Infrastruktur keinen Lärmpegel an der Fassade der Wohnhäuser der Anrainer erzeugen darf, der über den maximal zulässigen Wert hinausgeht.

SNCF Réseau hat ein spezialisiertes Ingenieurbüro, Acouphen, mit der Analyse des Schalldruckpegels im Projektgebiet beauftragt. Sie zeigt, dass die neue Bahnanbindung nicht zu einem signifikanten Anstieg des Lärmpegels (weniger als 0,6 Dezibel) und sogar zu einem leichten Rückgang (etwa - 0,7 Dezibel) des Lärmpegels auf der bestehenden Bahnlinie zwischen dem Süden von Bartenheim und Saint-Louis führt, da die Züge, die den EuroAirport bedienen, diesen Streckenabschnitt nicht mehr benutzen werden.

FLUGLÄRM

Die von Intraplan durchgeführten Luftverkehrsstudien bewerteten die Auswirkungen des neuen Bahnprojekts auf die Zahl der Fluggäste.

Die Ergebnisse zeigen einen Zuwachs von rund 460 000 Fluggästen bei Inbetriebnahme des Projekts.

Ziel der Lärmanalyse des Ingenieurbüros A Tech ist es, die Nettoauswirkungen auf den Lärm des Flughafens aufzuzeigen.

Zwischen 2012 und 2017 stieg die Zahl der Passagiere um 47 %, während die Zahl der Flüge nur um 13,5 % zunahm. Der Grund für diesen langsameren Anstieg liegt im Einsatz grösserer Flugzeuge und einer besseren Auslastung. Darüber hinaus ermöglicht der technologische Fortschritt bei modernen Flugzeugen eine Lärminderung.

Indem bewusst ungünstige Hypothesen aufgestellt werden, z.B. dass der Anstieg der Zahl der Flüge direkt proportional zum Anstieg der Zahl der Fluggäste wäre oder dass der Lärmpegel der Flugzeuge gleichbleiben würde, erweist sich der Anstieg des Lärmpegels als sehr gering (maximal 0,25 Dezibel). Der Anstieg ist daher nicht wahrnehmbar und verursacht keine damit verbundenen spezifischen Beschwerden*.

*Laut der WHO (Weltgesundheitsorganisation) ist „eine Veränderung von 3 dB[Dezibel] für das menschliche Ohr kaum wahrnehmbar“ in «Occupational exposure to noise: evaluation, prevention and control», Anhang 6, Kapitel 1, S. 41.



3. ZUKÜNFTIGES BAHNANGEBOT

© Agglo Basel

Das künftige Bahnangebot zum EuroAirport wird Fluggästen und Mitarbeitern der Flughafenplattform einen qualitativ hochwertigen Service mit einem Taktfahrplan und ausgedehnten Betriebszeiten bieten.

3.1 ANGEBOTSDEFINITION

Die Konzeption des Bahnangebots zum EuroAirport erforderte eingehende Studien und die laufende Abstimmung mit den Projektpartnern, den für den Verkehr zuständigen Behörden und den Bahnbetreibern in Frankreich, der Schweiz und Deutschland.

Seit 2016 arbeiten SNCF Réseau, der Flughafen Basel-Mulhouse, die Région Grand Est, das Bundesamt für Verkehr (Schweiz), Agglo Basel (trireno), die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), das Land Baden-Württemberg und SNCF Mobilités zusammen.

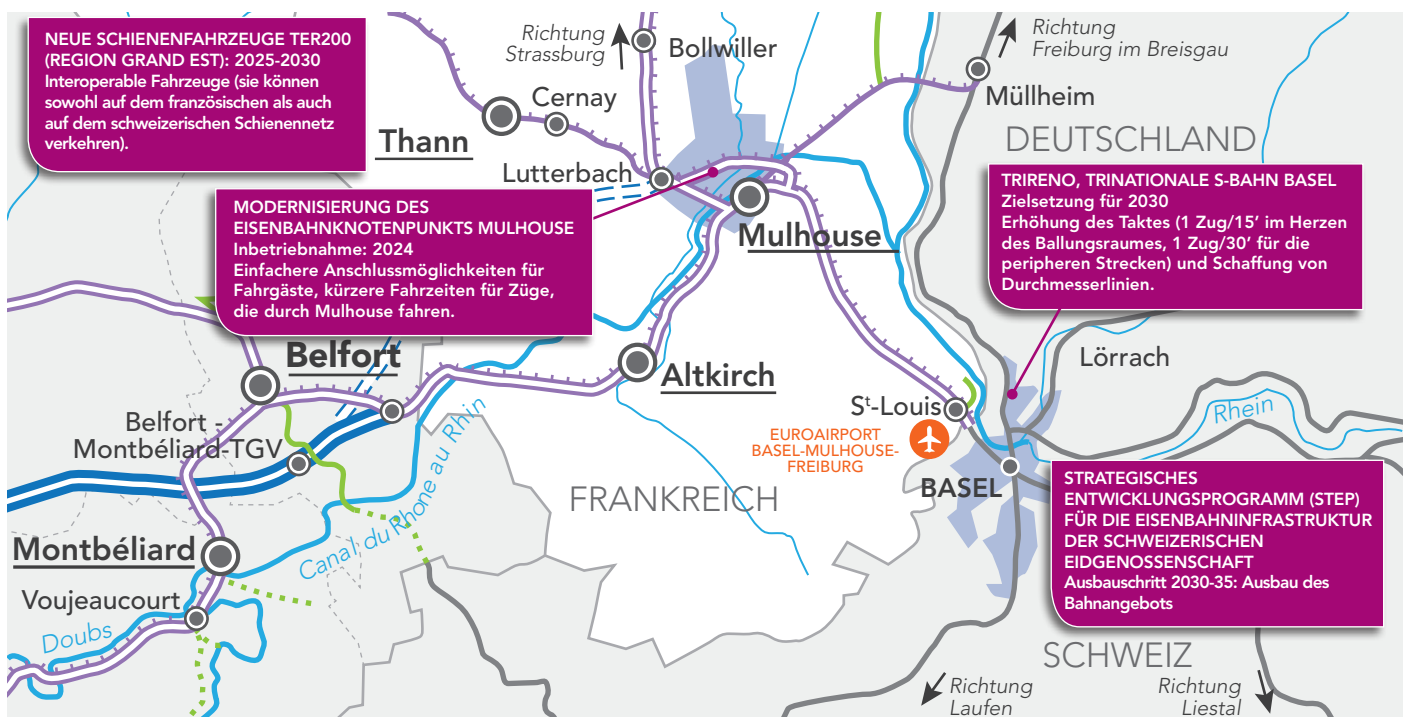
Diese Zusammenarbeit ermöglichte es, die Bedienung des EuroAirport entsprechend der Herkunft der Mitarbeitenden und Fluggäste des Flughafens zu gestalten und an die verschiedenen Projekte und Entwicklungsperspektiven des Schienennetzes anzupassen (siehe Karte unten).

Bei der Konzeption des Bahnangebots wurden auch zwei Vorgaben berücksichtigt:

- Erhaltung der Kapazität der bestehenden Bahnlinie Strassburg-Mulhouse-Basel. Sie liegt an einem europäischen Güterverkehrskorridor (Korridor C Antwerpen-Basel/Lyon) und wird von Personenzügen (TER und TGV) bereits stark befahren: Rund 155 Züge verkehren täglich auf der Strecke
- Aufrechterhaltung des Bahnangebots am Bahnhof Saint-Louis. Die neue EuroAirport-Haltestelle ist eine zusätzliche Haltestelle an der Bahnlinie Strassburg-Mulhouse-Basel. Der Halt in Saint-Louis-la-Chaussée wird hingegen aufgehoben

3. ZUKÜNFTIGES BAHNANGEBOT

KONTEXT DES KÜNFTIGEN BAHNANGEBOTS



> STEP : PERSPEKTIVEN FÜR DAS SCHIENENNNetz DER SCHWEIZ

Das Strategische Programm zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur (STEP) der Schweizerischen Eidgenossenschaft, das die Programmierung der Investitionen auf dem Schienennetz der Schweiz organisiert, wurde initiiert.

Die Bauphase 2030-2035 zielt darauf ab, die Vernetzung zu konsolidieren und das Bahnangebot auszubauen, um den wachsenden Transportbedürfnissen gerecht zu werden.

Die Kohärenz dieses Programms, das insbesondere einen Beitrag der Schweiz zur Finanzierung der neuen Bahnanbindung EuroAirport beinhaltet, wird erst mit der Verabschiedung durch das eidgenössische Parlament Ende 2019 endgültig festgelegt.

S-BAHN IM BAHNHOF BASEL



© Agglo Basel

> EINE LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG: DAS „HERZSTÜCK BASEL“

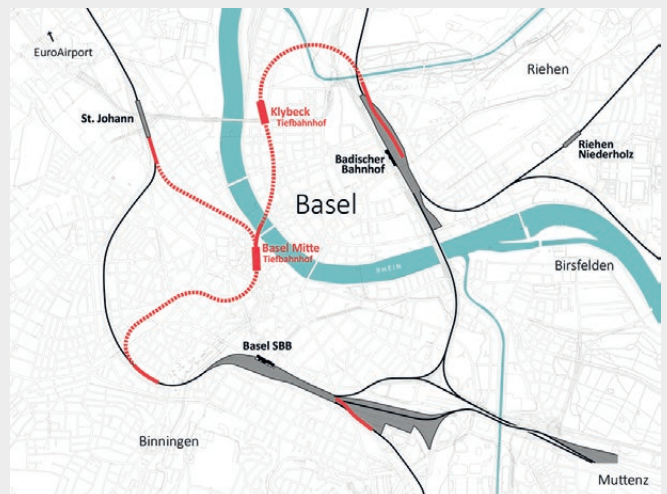
Das Projekt «Herzstück Basel» ist ein langfristiges Projekt. Es umfasst den Bau einer neuen unterirdischen Bahnverbindung zwischen den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof, die heute teilweise als Kopfbahnhöfe betrieben werden.

Es soll die vollständige Durchquerung dieser Bahnhöfe ermöglichen, die Kapazität für den Schienenverkehr erhöhen, die Anbindung an das Stadtzentrum mit zwei neuen Haltestellen verbessern und neue Durchmesserlinien schaffen. Damit erhöht sich die Attraktivität des Schienenverkehrs für die Fahrgäste erheblich.

Bei Inbetriebnahme des Herzstücks kann das Bahnangebot ab dem EuroAirport durch neue Direktverbindungen, insbesondere nach Deutschland, ergänzt werden.

Aufgrund der unterschiedlichen Planungshorizonte ist das Projekt der neuen Bahnanbindung EuroAirport nicht direkt mit dem Projekt Herzstück verbunden. Die beiden Projekte sind jedoch kompatibel.

KARTE DES PROJEKTS „HERZSTÜCK BASEL“



© Kantone Basel-Landschaft/Basel-Stadt

3.2 ZUGVERBINDUNGEN ZUM EUROAIRPORT

Mit der am 15. Dezember 2017 unterzeichneten Absichtserklärung haben sich die Région Grand Est und die Schweizer Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn dazu verpflichtet, das Bahnangebot zum EuroAirport nach der Fertigstellung des Projekts umzusetzen (siehe nächste Seite).

Bei Inbetriebnahme werden 6 Regionalzüge pro Stunde und Richtung die neue Bahnanbindung nutzen und den EuroAirport bedienen.

Sie bieten folgende drei Verbindungen an:

- Strassburg - Mulhouse - Basel: 2 Züge pro Stunde und Richtung
- Mulhouse - Basel - Liestal: 2 Züge pro Stunde und Richtung
- EuroAirport - Basel - Laufen: 2 Züge pro Stunde und Richtung

Güterzüge und Hochgeschwindigkeitszüge (Fernverkehr) werden weiterhin auf der bestehenden Bahnlinie verkehren, ohne die neue Bahnanbindung zu nutzen.

Das Projekt ermöglicht eine Zugfrequenz zwischen dem EuroAirport und Basel von 10 Minuten und zwischen dem EuroAirport und Mulhouse von 15 Minuten, den ganzen Tag zwischen 5 und 23 Uhr ungefähr. Dieses Zeitfenster erlaubt eine gute Abstimmung mit den Flügen und sichert den Arbeitnehmern der Flughafenplattform eine gute Erreichbarkeit.

Die Züge fahren nach einem Taktfahrplan, d.h. sie fahren zu den gleichen Minuten jeder Stunde ab: z.B. vom EuroAirport nach Mulhouse zu den Minuten 0, 18, 30 und 48 und nach Basel zu den Minuten 0, 10, 21, 30, 40 und 51.

Die Fahrzeiten liegen bei:

- 10 Minuten zwischen Basel und dem EuroAirport
- 12 Minuten zwischen Mulhouse und dem EuroAirport mit dem direkten TER200, 20 Minuten mit dem Regionalzug (TER Omnibus)

BEISPIEL FÜR DEN FAHRPLAN ZWISCHEN 17 UHR UND 18 UHR AN DER EUROAIRPORT-HALTESTELLE (für beide Richtungen zu jeder Stunde)

Ankunft am EuroAirport	
17h08	Laufen - Basel
17h09	Mulhouse
17h17	Liestal - Basel
17h29	Strassburg
17h29	Basel
17h38	Laufen - Basel
17h39	Mulhouse
17h47	Liestal - Basel
17h59	Strassburg
17h59	Basel

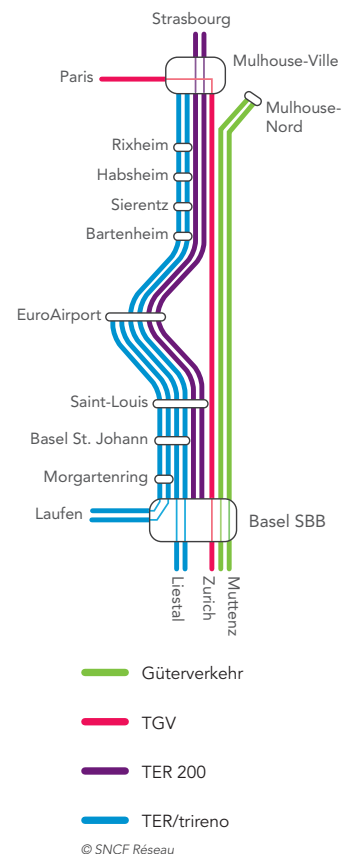
© SNCF Réseau

Abfahrt vom EuroAirport	
17h00	Strassburg
17h00	Basel
17h10	Basel - Liestal
17h18	Mulhouse
17h21	Basel - Laufen
17h30	Strassburg
17h30	Basel
17h40	Basel - Liestal
17h48	Mulhouse
17h51	Basel - Laufen

3. ZUKÜNFTIGES BAHNANGEBOT

SCHEMA DES BAHNANGEBOTS

(Jeder Strich steht für 1 Zug pro Stunde in beiden Richtungen)



© SNCF Réseau

«Die für das Angebot des Regionalverkehrs zuständigen Behörden aus der Schweiz und Frankreich haben nun das Angebot festgelegt, welches ab Inbetriebnahme der Eisenbahn-Neubaustrecke Mitte der 2020er Jahre auf dieser Achse gefahren werden soll. Eine entsprechende Absichtserklärung wurde unterzeichnet für die Région Grand Est durch den Präsidenten des Conseil Régional Jean Rottner, für den Kanton Basel-Landschaft durch Regierungspräsidentin Sabine Pegoraro, für den Kanton Basel-Stadt durch Regierungsrat Hans-Peter Wessels und für den Kanton Solothurn durch Regierungsrat Roland Fürst.

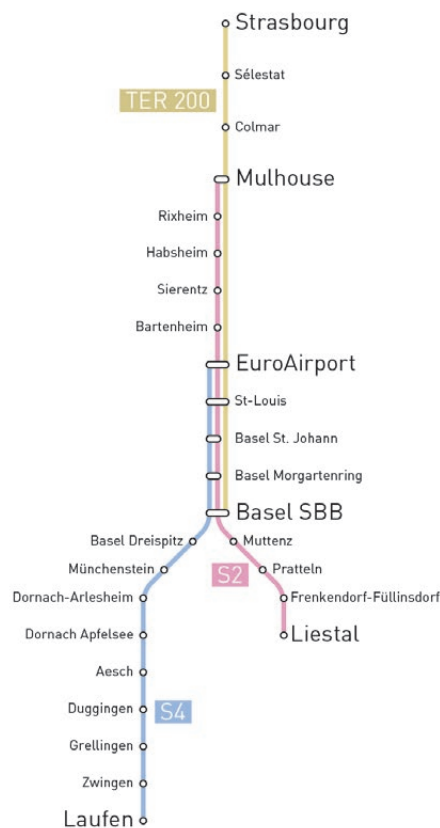
Das abgestimmte Angebot besteht aus drei Linien, welche den EuroAirport je im Halbstundentakt bedienen sollen (siehe Abbildung unten):

- Liestal – Mulhouse (S2)
- Laufen – EuroAirport (S4)
- Basel SBB – Mulhouse – Strasbourg (TER 200)

Die neuen Durchmesserlinien stellen nicht nur eine hohe Frequenz sicher, sondern sie binden die ganze Agglomeration besser an den Flughafen an. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Umsetzung des 2014 verabschiedeten Angebotskonzepts der trinationalen S-Bahn Basel für den Horizont 2030. Vom neuen Angebot sollen nicht nur die Passagiere und die rund 6 000 Mitarbeitenden des EuroAirport profitieren; die neuen Durchbindungen erhöhen auch die Erreichbarkeit aller anderen betroffenen Bahnhöfe und entlasten den heutigen Endpunkt der S-Bahnen am Bahnhof Basel SBB.

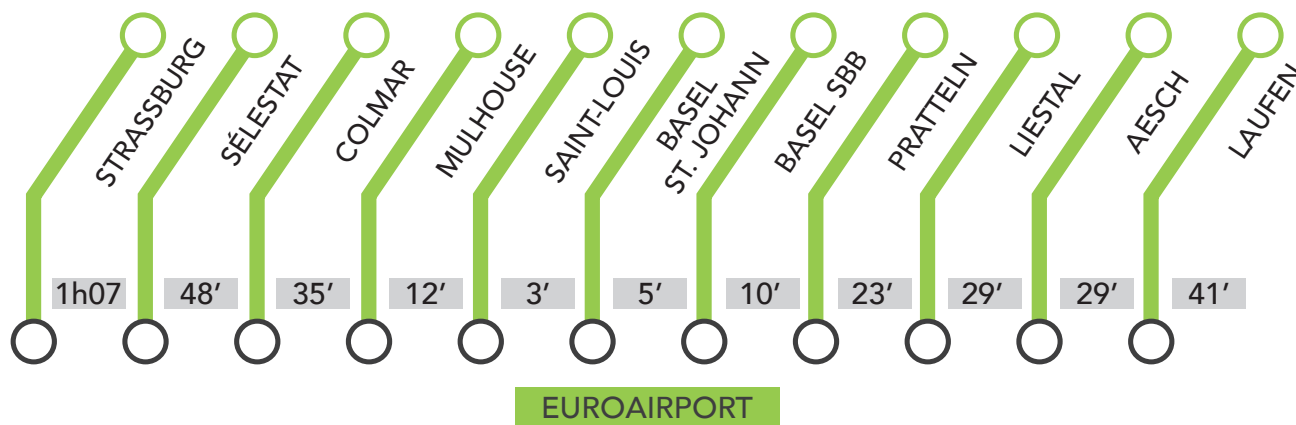
Desserte ferroviaire de l'EuroAirport projetée
à compter de la mise en service de la Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport

Geplante Bedienung des EuroAirport per Bahn
ab der Inbetriebnahme der neuen Bahnanbindung EuroAirport



Source : Agglo Basel

DIE BESTEN FAHRZEITEN, OHNE UMSTEIGEN, MIT DER NEUEN BAHNANBINDUNG (einige Beispiele)



> TRAM 3, EIN ZUSATZANGEBOT

Mittelfristig kann die Tram 3 bis zum EuroAirport ausgebaut werden. Tram und Zug haben unterschiedliche Aufgaben und ergänzen sich ohne miteinander zu konkurrieren.

Die Tram ist ein Nahverkehrsmittel, das das Gebiet feinmaschig bedienen wird. Die neue Bahnanbindung hingegen wird den direkten Zugang zum EuroAirport aus mittlerer Entfernung, nämlich von Strassburg oder Mulhouse oder von Laufen oder Liestal aus ermöglichen.

Das Projekt der neuen Bahnanbindung EuroAirport und die Tramlinie 3 sind öffentliche Verkehrsmittel, die unterschiedlichen Massstäben entsprechen:

- Feinerschliessung des Stadtzentrums, der Stadtteile und der Randgemeinden für die Tram
- Anbindung und Verbindung der Gemeinden des Agglomerationsgürtels und der anderen regionalen Zentren für den Zug

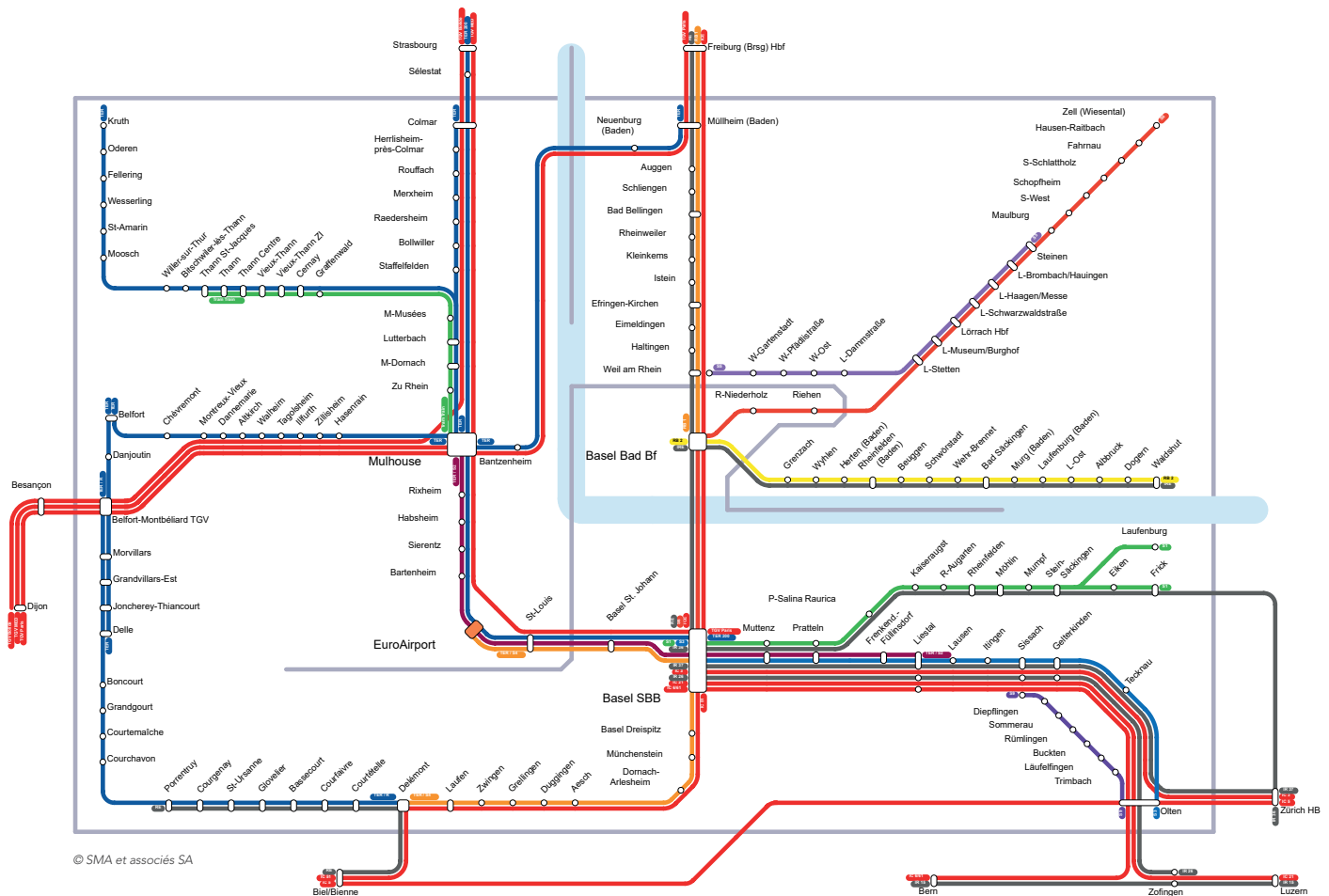
3.3 MÖGLICHE VERBINDUNGEN UND ANSCHLUSSMÖGLICHKEITEN

Von der künftigen Haltestelle des EuroAirport aus können die Fahrgäste alle Bahnhöfe auf den Bahnlinien Strassburg–Basel, EuroAirport–Laufen und Mulhouse–Liestal ohne Umsteigen erreichen.

Weitere Verbindungen mit Anschlüssen über die Bahnhöfe Mulhouse oder Basel sind möglich. Und zwar:

- die Région Bourgogne-Franche-Comté hat zwei Möglichkeiten, um den EuroAirport zu erreichen: via Mulhouse vom TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard aus oder via Basel SBB über die Linie Belfort-Delle (die am 9. Dezember 2018 wieder für den Personenverkehr geöffnet wird)
- die Schweiz über Basel hinaus (abgesehen von den Bahnlinien nach Laufen und Liestal, die direkt bedient werden) via Basel SBB
- für Baden besteht die Möglichkeit, von Freiburg zum EuroAirport über Basel SBB oder über Mulhouse zu fahren, von Zell (Wiesental) zum EuroAirport über Basel SBB und von Waldshut zum EuroAirport über Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB

SCHEMA DER MÖGLICHEN REGIONALVERBINDUNGEN AB DER NEUEN EUROAIRPORT-HALTESTELLE



> EINE APP INFORMIERT ÜBER DAS ZUKÜNFTIGE BAHNANGEBOT UND DIE FAHRZEITEN

Die App ist seit der Eröffnung des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens online verfügbar und zeigt der Öffentlichkeit die möglichen Regionalverbindungen ab der neuen EuroAirport-Haltestelle an (Verbindungen mit mehr als 150 Bahnhöfen, siehe Abbildung oben). Die App zeigt die Fahrzeit ohne und mit dem Projekt der neuen Bahnanbindung.



www.app.eapbyrail.org



4. NUTZEN DES PROJEKTS

© Shutterstock

Das Projekt der neuen Bahnanbindung wird den Fahrgästen zugutekommen, weil es die Fahrt mit dem öffentlichen Personenverkehr erleichtert und die Fahrzeiten im Vergleich zum Strassenverkehr zuverlässiger macht. Diese Relevanz spiegelt sich in signifikanten Nutzerzahlen und Verkehrsverlagerungen wider.

4.1 ERLEICHTERTE MOBILITÄT

4. NUTZEN DES PROJEKTS

***Durchbindung:**
Planung eines Bahnangebots um die Durchquerung eines Ballungsraums zu ermöglichen. Dies vermeidet Umsteigevorgänge: die Züge bedienen das Stadtzentrum und fahren dann weiter auf einen anderen Ast.

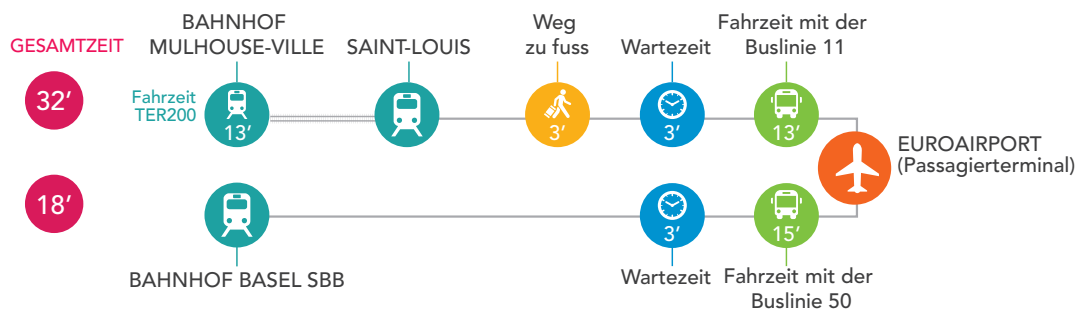
Die neue Bahnanbindung wird die «Beförderungskette», d.h. den Weg von A nach B, durch verbesserte Transportbedingungen (kein Umsteigen mehr am Bahnhof Saint-Louis, Taktfahrplan, Fahrzeit, ausgedehnte Betriebszeit) flüssiger machen. Die Fahrten werden durch den Standort der künftigen EuroAirport-Haltestelle direkt vor dem Flughafenterminal vereinfacht.

Das Projekt wird zuverlässigere Fahrzeiten bieten, denn sie sind nicht von Verkehrsstaus abhängig, insbesondere auf der A35, und dank der direkten Bahnstrecke sind die Verbindungen auch schneller.

Die bestmögliche Fahrzeit zwischen dem Bahnhof Mulhouse-Ville und dem Flughafen beträgt 12 Minuten gegenüber den heutigen rund 32 Minuten, zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Flughafen 10 Minuten gegenüber rund 18 Minuten heute. Die Fahrzeiten mit der neuen Bahnanbindung werden für andere direkt bediente Städte (insbesondere Strassburg, Sélestat, Colmar, Aesch, Laufen, Pratteln, Muttenz, Liestal) und für Fahrgäste, die in Mulhouse oder Basel umsteigen, verkürzt.

Neben der effizienten Bedienung des EuroAirport mit dem Zug wird das neue Bahnangebot bessere Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz ermöglichen. Durch die Durchbindung* der Strecke Mulhouse-Liestal in Basel SBB können beispielsweise die zwischen Mulhouse und Saint-Louis wohnhaften Angestellten ohne Umsteigen bis zu den grossen Beschäftigungsgebieten in Muttenz, Pratteln oder Liestal fahren.

DIE BEFÖRDERUNGSKETTE HEUTE*



DIE BEFÖRDERUNGSKETTE MORGEN MIT DEM PROJEKT (2028)*



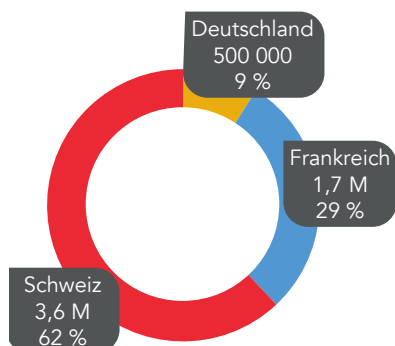
4.2 GROSSE NUTZERZAHLEN

Bei ihrer Inbetriebnahme wird die EuroAirport-Haltestelle von 5,8 Millionen Fahrgästen pro Jahr genutzt werden und damit nach Strassburg der zweitgrösste Bahnhof im Elsass sein.

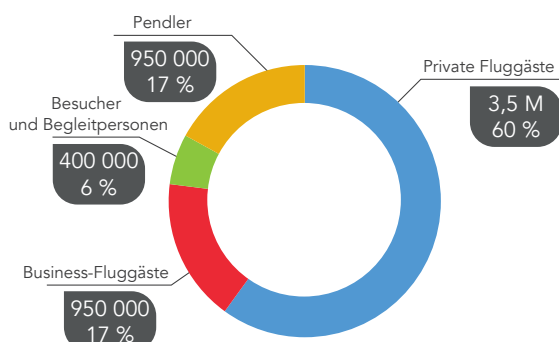
Laut Verkehrsstudien werden 62 % der Nutzer des neuen Bahnangebots aus der Schweiz, 29 % aus Frankreich und 9 % aus Deutschland kommen. Sie verteilen sich auf 60 % private Fluggäste, 17 % Business-Fluggäste, 17 % Mitarbeitende der verschiedenen Flughafenunternehmen und 6 % Besucher und Begleitpersonen (siehe Grafiken unten).

FAHRGASTZAHLEN DER BAHNHÖFE HEUTE	
Bahnhof Basel SBB	38,3 Millionen
Bahnhof Strassburg	18,4 Millionen
Bahnhof Liestal	6,3 Millionen
Bahnhof Mulhouse-Ville	4,8 Millionen
Bahnhof Saint-Louis	1,1 Millionen
KÜNFTIGE EUROAIRPORT-HALTESTELLE	5,8 Millionen

AUFTEILUNG DER 5,8 MILLIONEN FAHRGÄSTE
PRO LAND UND PRO JAHR



AUFTEILUNG DER 5,8 MILLIONEN FAHRGÄSTE
NACH KATEGORIEN



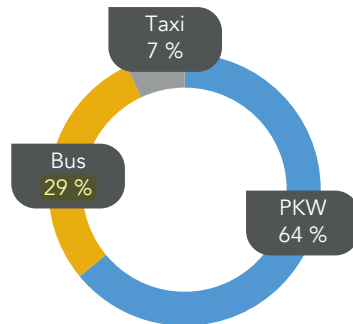
4.3 UMWELTSCHONENDE FORTBEWEGUNG

Laut Verkehrsstudien wird die Inbetriebnahme der neuen Bahnanbindung im Jahr 2028 zu einer deutlichen Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene führen: 33 % der Personen, die heute EuroAirport auf der Strasse anfahren, werden morgen den Zug nehmen.

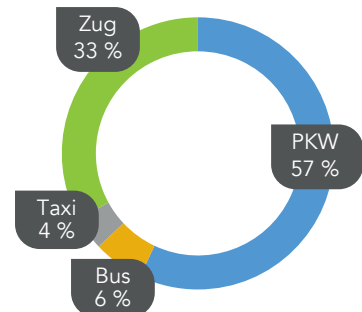
4. NUTZEN DES PROJEKTS

DIE VERKEHRSVERLAGERUNG

VERKEHRSMITTEL HEUTE
100 % ANFAHRT ÜBER DIE STRASSE



VERKEHRSMITTEL 2028 MIT DEM PROJEKT
1/3 DER ANFAHRTEN ERFOLGEN MIT DEM ZUG



Die Inbetriebnahme der neuen Bahnanbindung EuroAirport führt zu einem Zuwachs von 460 000 Fluggästen, was einem Anstieg von rund 4 % entspricht. Dabei handelt es sich nicht um neue Fluggäste, sondern um Passagiere, die sich für den EuroAirport entscheiden, weil er über die neue Bahnanbindung besser zu erreichen ist, anstatt zu anderen Flughäfen wie Zürich, Genf oder Strassburg-Entzheim zu fahren (siehe auch Kasten auf Seite 21 zu den Auswirkungen des Projekts auf den Fluglärm).

> WIE KANN MAN DEN VERKEHRSFLUSS RUND UM DIE NEUE HALTESTELLE VERBESSERN?

Es müssen eine Reihe von Massnahmen getroffen werden, um den Verkehr und die Nutzung der neuen Bahnanbindung zu erleichtern. Hierzu gehören vor allem folgende Einrichtungen:

- ein praktischer Fussweg zwischen der zukünftigen Haltestelle «EuroAirport» und dem Passagierterminal des Flughafens, gut lesbare Informationen, bequeme Wartebereiche sowie Fahrkartenautomaten oder Apps zur Planung der Reiseroute
- Nahverkehrslösungen, die es den Beschäftigten der Flughafenplattform ermöglichen, ihren Arbeitsplatz von der neuen Haltestelle aus bequem zu erreichen. Diese müssen von den Akteuren des Flughafengeländes eingerichtet werden, zum Beispiel im Rahmen eines Beförderungsplans, der von den Betrieben zu planen ist

Eine Studie über die Ausgestaltung der Reisewege wird von den Projektträgern durchgeführt. Sie soll die Kriterien und Dienstleistungen ermitteln, mit denen das Bahnangebot die Erwartungen der Nutzer vom Start bis zum Ziel ihrer Reise erfüllen kann.

Eine sinnvolle Bereicherung dieser Studie sind die Meinungen, Anregungen und Erwartungen, die von den Bürgern während des Mitwirkungsverfahrens formuliert werden.



5. KOSTEN, SOZIO- ÖKONOMISCHE BILANZ UND FINANZIERUNG

© SNCF Réseau

Das Projekt der neuen Bahnanbindung EuroAirport, das zu den ökonomischen Bedingungen von Juni 2017 auf 250 Millionen Euro netto geschätzt wird, weist eine sehr positive sozioökonomische Bilanz auf. Studien zeigen, dass es eine effektive und vorteilhafte Investition für die Öffentlichkeit darstellt.

5.1 BAUKOSTEN

5. KOSTEN, SOZIOÖKONOMISCHE BILANZ UND FINANZIERUNG

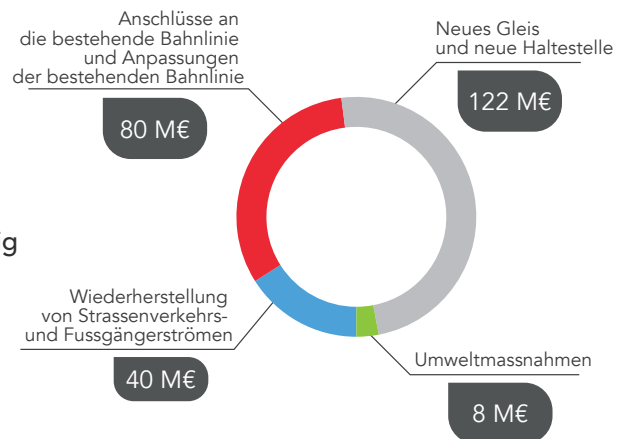
Die Gesamtinvestitionssumme für die neue Bahnanbindung EuroAirport wird unter den wirtschaftlichen Bedingungen von Juni 2017 auf **250 Millionen** Euro netto geschätzt.

Dieser Betrag beinhaltet:

- Infrastrukturelle Anpassungen (6 km Gleis und die neue EuroAirport-Haltestelle, Ingenieurbauwerke, Netzumleitungen, Grunderwerb, noch durchzuführende Verfahren und Studien zur näheren Bestimmung des Projekts)
- die notwendigen Anpassungen der bestehenden Bahnlinie, um den Anschluss des neuen Streckenabschnitts zu ermöglichen
- die Wiederherstellung von Strassenverkehrs- und Fussgängerströmen auf dem Flughafengelände
- Ökologische Massnahmen

> AUFSCHLÜSSELUNG DER KOSTEN NACH ART DER ARBEITEN

Das Projekt liegt in einer sehr restriktiven Umgebung, in der Nähe der A35 und der Start- und Landebahnen, es müssen Infrastrukturen überquert werden und die Einbettung vor dem Flughafenterminal ist kompliziert. Es sind viele Massnahmen und Anpassungen notwendig (vgl. 2.2). Die Investitionssumme wird im Prinzip gemäss nebenstehender Grafik aufgeschlüsselt:



5.2 SOZIOÖKONOMISCHE BEWERTUNG

Ziel des sozioökonomischen Bewertungsprozesses eines Projekts ist es, seinen Nutzen für die Öffentlichkeit zu ermitteln. Er lässt sich mit einem Indikator übersetzen: Dem sozioökonomischen Nettobarwert (NPV). Der NPV (Net Present Value) ist die Differenz zwischen dem, was das Projekt bringt (Zeitersparnis, Umweltschutz, Transportsicherheit, usw.) und dem, was es kostet, und zwar über einen Zeitraum von fünfzig Jahren (siehe Kasten unten).

Als Hypothese wird der Verkehr von rund 11 Millionen Fluggästen am EuroAirport zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Bahnanbindung im Jahr 2028 angenommen. Um die Rentabilität des Projekts nicht zu überschätzen, wurde auch davon ausgegangen, dass der Luftverkehr nach 2028 mit 11 Millionen Passagieren stabil bleiben würde. Würde das Passagieraufkommen steigen, wäre die sozioökonomische Bewertung umso günstiger.

Trotz erheblicher Investitionskosten würde das Projekt der neuen Bahnanbindung EuroAirport einen sehr hohen sozioökonomischen Nettobarwert (NPV) von rund 500 Millionen Euro erwirtschaften.

Diese Berechnung wurde unter der Annahme getestet, dass der Luftverkehr im Vergleich zu 2017 (7,9 Millionen Fluggäste) stabil bleibt. Auch bei dieser Hypothese bleibt der NPV des Projekts positiv. Dies bestätigt die Relevanz der neuen Bahnanbindung, unabhängig von der Entwicklung des Luftverkehrs.

> MEHR ÜBER DIE SOZIOÖKONOMISCHE BEWERTUNG

Das Projekt der neuen Bahnanbindung wird nach den geltenden französischen Rechtsvorschriften (so genannte «Royal»-Rahmenverordnung vom 16. Juni 2014) einer sozioökonomischen Bewertung unterzogen.

Der Bau von Verkehrsinfrastrukturen verursacht in der Regel erhebliche Investitionskosten mit variablen finanziellen Renditen.

Über die finanziellen Aspekte hinaus rechtfertigen viele verschiedene Vorteile diese Investitionen: Bahnangebot, Zeitersparnis, mehr Sicherheit, wirtschaftliche Vorteile, Reduzierung von Treibhausgasen, usw.

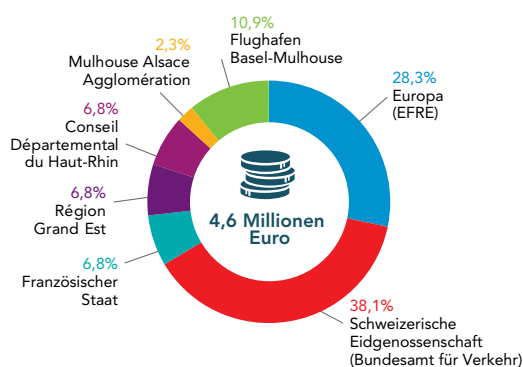
Die sozioökonomische Bewertung, die Bestandteil der „Projektbewertung“ ist, hat einen doppelten Nutzen:

- Sie quantifiziert alle Vorteile und übersetzt sie in einen Standardindikator (sozioökonomischer Nettobarwert oder NPV). Die Entscheidungsträger können so die Relevanz des Projekts bestimmen: Bringt seine Umsetzung mehr Vorteile als Nachteile? Lohnt sich seine Umsetzung „sozioökonomisch“? **Ein Projekt ist profitabel, wenn sein Nettobarwert (NPV) positiv ist**
- Sie ermöglicht es, Projekte miteinander zu vergleichen: Die offiziellen Unterlagen bilden den Rahmen für die Berechnungsmethode, dadurch ist ein Vergleich auf gemeinsamen Bewertungsgrundlagen möglich

5. KOSTEN, SOZIOÖKONOMISCHE BILANZ UND FINANZIERUNG

5.3 FINANZIERUNG

DIE FINANZIERUNG DER AKTUELLEN STUDIEN



Die Frage der Finanzierung stellt sich für die verschiedenen Projektphasen, von der Durchführung der Studien bis hin zu dem Bau, der Inbetriebnahme und dem Betrieb.

Die aktuellen Studien, die der Prüfung der Gemeinnützigkeit vorausgehen und 4,6 Millionen Euro kosten, werden im Rahmen des Planvertrags Staat/Région* vom französischen Staat, der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Bundesamt für Verkehr), der Région Grand Est, dem Département Haut-

Rhin, dem Gemeindeverband Mulhouse Alsace Agglomération und dem Flughafen Basel-Mulhouse finanziert. Sie werden von der Europäischen Union - Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) - im Rahmen des Programms Interreg V Oberrhein 2015-2020 unterstützt.

Der Bau der neuen Bahnanbindung könnte von den verschiedenen Partnern mitgetragen und von der Europäischen Union unterstützt werden.

*Planvertrag Staat/Région:

Ein Instrument der öffentlichen Hand in Frankreich, das für einen Zeitraum von fünf Jahren unterzeichnet wird, basierend auf einer vom französischen Staat und von den Regionen beschlossenen Strategie zur Stärkung der Attraktivität, der Gleichheit und der nachhaltigen Entwicklung der Gebiete. Ein Planvertrag befasst sich mit verschiedenen Themen und öffentlichen Massnahmen zum Nutzen der Bewohner wie Beschäftigung, Hochschulbildung oder nachhaltige Mobilität.



6. DAS MITWIRKUNGSVERFAHREN UND WEITERE SCHRITTE

© SNCF Réseau

Das vom 13. September bis 12. Oktober 2018 organisierte Mitwirkungsverfahren basiert auf einem freiwilligen Ansatz der Projektträger. Es wird in dem trinationalen Gebiet organisiert, das von dem Projekt der neuen Bahnanbindung EuroAirport betroffen ist und schlägt Modalitäten für die Beteiligung der Öffentlichkeit in Frankreich, der Schweiz und Deutschland vor.

6.1 ZIELE UND RAHMEN DES MITWIRKUNGSVERFAHRENS

Das öffentliche Mitwirkungsverfahren findet vom 13. September bis 12. Oktober 2018 statt. Ihre Beiträge zum Projekt der neuen Bahnanbindung EuroAirport werden die weiteren Studien vertiefen und das Projekt im Hinblick auf seine Präsentation bei der Prüfung der Gemeinnützigkeit im Jahr 2020 abschliessen.

Das Mitwirkungsverfahren steht allen Bürgern in den drei Ländern offen: Interessenvertretern des Gebiets, Bürgern, Einwohnern, Fluggästen, Unternehmen und Beschäftigten der Flughafenplattform sowie den Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel. Arbeitssprache ist sowohl Deutsch als auch Französisch.

Es wird unter Aufsicht eines Verfahrensbürgen, Herrn François LEBLOND (siehe unten), gehalten.

Es wird Gegenstand einer schriftlichen Bilanz sein, die der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird. Dieses von den Projektträgern erstellte Fazit wird es ermöglichen, den weiteren Verlauf der Studien zu klären und die öffentliche Anhörung über die Gemeinnützigkeit des Projekts vorzubereiten. Sie wird der Akte zur öffentlichen Anhörung beigelegt.

6. DAS MITWIRKUNGS- VERFAHREN UND WEITERE SCHRITTE



Öffentliche Sitzung des ersten Mitwirkungsverfahrens am 6. Mai 2013 in Basel. © EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg



© Cofhuat

EIN WORT VOM BÜRGEN DES MITWIRKUNGSVERFAHRENS

François Leblond

☞ WELCHE AUFGABE HABEN SIE IM RAHMEN DES MITWIRKUNGSVERFAHRENS?

Der Verfahrensbürge sorgt dafür, dass das von den Projektträgern durchgeführte Mitwirkungsverfahren unter guten Bedingungen abläuft. Da die Studien fortgeschritten sind, muss das Mitwirkungsverfahren der Öffentlichkeit alle aktuellen Informationen über das Projekt liefern. Es muss auch eine Anhörung der Teilnehmer und die Berücksichtigung ihrer Ansichten ermöglichen, denn Anpassungen sind noch möglich.

☞ WORAUF ACHTEN SIE BEI DEM MITWIRKUNGSVERFAHREN?

Ich werde besonders darauf achten, dass die ökologischen Gegebenheiten berücksichtigt werden. Das Projekt achtet bereits auf die Massnahmen, die in diesen Bereichen zu treffen sind, aber die Projektträger haben vielleicht nicht an alles gedacht und die Öffentlichkeit könnte Bemerkungen, Anregungen oder Informationen geltend machen. Der Nutzen des Projekts besteht darin, den Strassenverkehr zu reduzieren, aber die lokalen Gegebenheiten müssen berücksichtigt werden. Ich wünsche mir, dass wir ganz in diesem Sinne arbeiten.

☞ WIE WERDEN SIE IHRE SCHLUSSFOLGERUNGEN ZUM ERGEBNIS DES MITWIRKUNGSVERFAHRENS FORMULIEREN?

Das hängt natürlich davon ab, wie die Mitwirkung verläuft. Mein Wunsch ist es, dieses Mitwirkungsverfahren und die Art und Weise, wie es das Projekt bereichert, veranschaulichen zu können. Zu diesem Punkt werde ich meinen Beitrag in Form eines Abschlussberichts leisten.

6.2 WIE KANN MAN IN FRANKREICH, DER SCHWEIZ UND DEUTSCHLAND AM MITWIRKUNGSVERFAHREN TEILNEHMEN?

6. DAS MITWIRKUNGSVERFAHREN UND WEITERE SCHRITTE

VOM 13. SEPTEMBER BIS 12. OKTOBER 2018

> Wenn man sich informieren möchte

- anhand dieser Unterlagen zum Mitwirkungsverfahren:
 - auf der Website des Projekts: www.eapbyrail.org
 - am Eingang zu den öffentlichen Veranstaltungen (siehe unten)
- mit der Videopräsentation des Projekts:
 - auf www.eapbyrail.org
 - bei der Einführung vor den öffentlichen Veranstaltungen (siehe unten)
- anhand der App über das zukünftige Bahnangebot: auf www.app.eapbyrail.org
- auf den Seiten der Projektpräsentation auf www.eapbyrail.org
- in den öffentlichen Veranstaltungen (siehe unten)
- durch Flyer über die Modalitäten des Mitwirkungsverfahrens:
 - er wird in den Briefkästen der Bewohner von Bartenheim, Blotzheim, Héringue und Saint-Louis verteilt
 - zum Download unter www.eapbyrail.org

> Wenn man sich äussern möchte*

- durch das Formular auf www.eapbyrail.org aus
- per E-Mail: concertation@eapbyrail.org
- an folgende Anschrift schreiben: « Concertation Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport » – SNCF Réseau – 15 rue des Francs-Bourgeois – 67082 Strasbourg Cedex – France

> Wenn man über das Projekt diskutieren möchte

- es gibt 4 öffentliche Veranstaltungen:
 - in **Saint-Louis (Frankreich)**: Montag, 17. September 2018 um 18.30 Uhr im Forum (1 place du Forum)
 - in **Basel (Schweiz)**: Dienstag, 18. September 2018 um 19.00 Uhr im Parterre Rialto (Birsigstrasse 45)
 - in **Mulhouse (Frankreich)**: Dienstag, 25. September 2018 um 18.30 Uhr im Campus Fonderie-Universität Haute-Alsace (16 rue de la Fonderie)
 - in **Lörrach (Deutschland)**: Dienstag, 9. Oktober 2018 um 18.30 Uhr im Landratsamt (Palmstrasse 3)
- Es gibt einen Workshop zum Thema Nutzung der Haltestelle und Dienstfahrten auf dem Flughafengelände für Unternehmen und Mitarbeitende der Flughafenplattform, der am EuroAirport am Donnerstag 4. Oktober 2018 organisiert wird

> Um den Verfahrensbürge zu kontaktieren

Bei Fragen bezüglich Beteiligung der Öffentlichkeit am Mitwirkungsverfahren kann der Bürge direkt kontaktiert werden:

- per E-Mail: garant@eapbyrail.org
- per Post: François LEBLOND, garant de la concertation, Cofhuat, 21 boulevard de Grenelle 75015 Paris

**Gemäss den allgemeinen Datenschutzbestimmungen werden Personen, die einen Beitrag zum Mitwirkungsverfahren leisten, aufgefordert, die Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten durch die SNCF Réseau und die Projektträger zu akzeptieren. Weitere Informationen finden Sie in der Informationserklärung unter www.eapbyrail.org*



ALLE
INFORMATIONEN
AUF:
www.eapbyrail.org

6.3 UND WIE GEHT ES NACH DEM MITWIRKUNGSVERFAHREN WEITER?

Am Ende des Mitwirkungsverfahrens werden zwei Dokumente erstellt:

- François LEBLOND, der Verfahrensbürge, wird einen Bericht über das Mitwirkungsverfahren erstellen
- Die Auftraggeber, SNCF Réseau und der Flughafen Basel-Mulhouse, werden in Zusammenarbeit mit der Région Grand Est, der französischen Bestellbehörde für den regionalen Schienenpersonenverkehr (TER) und den nicht-städtischen Strassenverkehr (Schul- und Nahverkehrsbusse) sowie dem Bundesamt für Verkehr, das für die Umsetzung der nationalen Verkehrspolitik der Schweiz zuständig ist, eine Bilanz des Mitwirkungsverfahrens zusammenstellen

Diese Dokumente werden den Beitrag der Interessenvertreter und der Öffentlichkeit zum Projekt hervorheben und es ermöglichen, die laufenden Vorprojektstudien zur Vorbereitung der „enquête d'utilité publique“ (öffentliche Anhörung über die Gemeinnützigkeit des Projekts) abzuschliessen.

Der Bericht des Bürgen und die Bilanz der Auftraggeber werden der Öffentlichkeit auf der Website www.eapbyrail.org zur Verfügung gestellt. Sie gehören zu den Unterlagen der zukünftigen „enquête d'utilité publique“ (öffentliche Anhörung über die Gemeinnützigkeit des Projekts).

Im Rahmen der öffentlichen Anhörung über die Gemeinnützigkeit des Projekts, die von einer vom Verwaltungsgerichtshof in Frankreich bestellten, unabhängigen Anhörungskommission organisiert wird, können die Bürger sich erneut über das Projekt informieren und sich dazu äussern. Die öffentliche Anhörung ist für 2020 vorgesehen.

Dafür werden Unterlagen zusammengestellt, in denen der Stand des Projekts nach den aktuellen Studien und dem Mitwirkungsverfahren beschrieben wird. Dieses Dossier wird unter anderem auch die Umweltverträglichkeitsstudie enthalten.

6. DAS MITWIRKUNGSVERFAHREN UND WEITERE SCHRITTE

DIE PROJEKTPHASEN



> DIE STELLUNGNAHME DER UMWELTBEHÖRDE

Im Vorfeld der „enquête d'utilité publique“ (öffentliche Anhörung über die Gemeinnützigkeit des Projekts) wird die zuständige französische Umweltbehörde eine Stellungnahme abgeben. Die Umweltbehörde gibt öffentliche Stellungnahmen zu den Folgenabschätzungen nationaler oder lokaler Projekte und Programme ab.

Die Stellungnahme der Umweltbehörde konzentriert sich auf die Qualität der Unterlagen der öffentlichen Anhörung in ihrer Gesamtheit, einschliesslich der Umweltverträglichkeitsstudie, und auf die Einbeziehung der Umwelt in das Projekt, und zwar insbesondere auf die Relevanz und Angemessenheit von Massnahmen zur Vermeidung, Verringerung oder Kompensation der Folgen.



BETEILIGEN SIE SICH AN DEM MITWIRKUNGSVERFAHREN VOM 13. SEPTEMBER BIS 12. OKTOBER 2018

< INFORMIEREN SIE SICH UMFASSEND ÜBER DAS PROJEKT
UND GEBEN SIE IHRE MEINUNG AB AUF: www.eapbyrail.org



< INFORMIEREN SIE SICH ÜBER DAS ZUKÜNFTIGE FAHR-
PLANANGEBOT DES EUROAIRPORT: www.app.eapbyrail.org

