



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.5036.02

BVD/P125036
Basel, 9. Mai 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 8. Mai 2012

Schriftliche Anfrage Christoph Wydler betreffend Schienenanschluss Flughafen Basel-Mulhouse

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Christoph Wydler dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Zur Zeit konkretisiert sich das Projekt eines Bahnanschlusses am EAP. Bezüglich des weiteren Vorgehens und der Finanzierung sind Fragen offen, die in nächster Zeit einer definitiven Antwort bedürfen. Mit dieser Anfrage soll der aktuelle Stand festgehalten werden.

1. Wie weit ist das Projektierungsverfahren fortgeschritten?
2. Wird in Frankreich ein "Débat public" stattfinden?
3. Wie sieht der aktuelle Zeitplan aus?
4. Ist die oft genannte Summe der Finanzierungskosten von 220 Mio. EUR noch aktuell? Wann ist mit genaueren Kostenschätzungen zu rechnen?
5. Von welcher Kostenaufteilung geht der Regierungsrat derzeit aus? Welche Partner haben bereits finanzielle Beteiligungen beschlossen?
6. Gemäss bundesrätlicher Antwort auf eine Anfrage Leutenegger-Oberholzer ist ein Bericht zum Verkehrskonzept erarbeitet worden. Was ist sein Inhalt?
7. Wann ist mit einer Vorlage an den Grossen Rat zu rechnen?

Christoph Wydler“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Wie weit ist das Projektierungsverfahren fortgeschritten?

Mit Wiederaufnahme der Planungen 2010 hat RFF¹ als potenzielle Bauherrin die Vor- und Variantenstudien (études préalables à la Saisine) zur Vorbereitung der Unterlagen für die rechtlich vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren in Auftrag gegeben. Die Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, DREAL, bzw. die Préfecture de la Région organisierte die trinationale Beteiligung auf politischer bzw. technischer Ebene (Comité de Pilotage bzw. Comité technique). Untersucht wurden folgende Fragestellungen: räumlicher Kontext, Raumplanung, technische und Umweltauswirkungen, Verkehrspotenzial,

¹ RFF (Réseau Ferré de France) ist die französische Bahninfrastrukturgesellschaft.

sozio-ökonomische Folgen, Bahnangebot und -betrieb. Am 5. Dezember 2011 wurden die Ergebnisse dem trinationalen Comité de Pilotage präsentiert: Von den vielen untersuchten ÖV-Bedienungsvarianten wurde der Bahnanschluss am besten bewertet; die Weiterverfolgung dieses Projektes war in der Sitzung trinational unbestritten. Die Schweizer Seite verdeutlichte zudem erneut, dass nur der Bahnanschluss von einer Schweizer Mitfinanzierung profitieren könnte.

Als nächster Schritt steht die für Projekte mit Kosten von EUR 150–300 Mio. vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung der Ziele und wichtigsten Eigenschaften an. Publizieren werden voraussichtlich RFF, die Région Alsace und der EuroAirport, die sich damit zu ihrer Projektträgerschaft bekennen.

Parallel dazu wird der nächste Planungsschritt (Avant-Projet Sommaire, APS²) von RFF und EuroAirport vorbereitet. Er soll rund 15 Monate dauern und voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2012 beginnen – unter der Voraussetzung, dass kein Débat Public durchgeführt werden muss.

2. Wird in Frankreich ein "Débat public" stattfinden?

Aufgrund der Kostenhöhe des Projektes zwischen EUR 150 und 300 Mio. ist ein Débat Public nicht zwingend vorgeschrieben, aber optional möglich. Nach der Publikation steht es jeder berechtigten natürlichen und juristischen Person (z.B. Parlamentarier, Gebietskörperschaften usw.) aus Frankreich frei, sich innerhalb von zwei Monaten an die Commission Nationale de Débat Public, CNDP, zu wenden, um ein Débat Public zu fordern. Diese entscheidet daraufhin aufgrund der Eigenschaften des Projektes über das Begehren. Sie hat drei Möglichkeiten:

- dem Begehren eines Débat Public nicht stattzugeben,
- einen Débat Public durchführen zu lassen, deren Organisation jeweils einer von der CNDP eingesetzten Commission Locale du Débat public obliegt,
- den Bauherren, d.h. RFF, aufzufordern, eine Vernehmlassung (concertation) durchzuführen, deren Objektivität durch einen „Garant“ der CNDP gesichert wird.

In der Publikation soll explizit vorgeschlagen werden, letzteren Weg zu gehen. Damit lässt sich derzeit noch nicht sagen, ob ein Débat Public stattfinden wird.

3. Wie sieht der aktuelle Zeitplan aus?

Der derzeitige sehr grobe Zeitplan sieht eine weitere Planungs- und Bauzeit von ca. 8 Jahren vor.

² Entspricht ungefähr einem Vorprojekt

4. *Ist die oft genannte Summe der Finanzierungskosten von 220 Mio EUR noch aktuell? Wann ist mit genaueren Kostenschätzungen zu rechnen?*

Die Endergebnisse der abgeschlossenen Vorplanungen zeigen einen Kostenbedarf von ca. EUR 230 Mio. Darin enthalten sind neben den direkten Projektkosten von EUR 210 Mio. auch EUR 10 Mio. EUR für die Anpassung der Signaltechnik zwischen Saint-Louis und Basel sowie weitere EUR 10 Mio. für zusätzliches Rollmaterial. Mit fortschreitender Planungstiefe und -genauigkeit lassen sich die Kosten weiter konkretisieren. So wird der nächste Planungsschritt des APS bereits eine höhere Kostengenauigkeit bewirken, da insbesondere die Auswirkungen auf die Umwelt, aber auch die erforderlichen Massnahmen auf dem Flughafengelände genauer betrachtet werden.

5. *Von welcher Kostenaufteilung geht der Regierungsrat derzeit aus? Welche Partner haben bereits finanzielle Beteiligungen beschlossen?*

Die Diskussion eines konkreten Kostenteilers setzt eine höhere Kostengenauigkeit als bisher voraus. Diskutiert wird bereits seit Längerem ein Vorabzug der Kostenbeteiligung der deutschen Seite, der EU und des EuroAirports. Der verbleibende Restfinanzierungsbedarf wäre nach einem noch zu verhandelnden Schlüssel zwischen den französischen und den Schweizer Partnern aufzuteilen.

Die Eidgenossenschaft hat CHF 25 Mio. aus dem HGV-Kredit gesprochen. Dieses Geld steht zur Verfügung, sofern die Bauarbeiten spätestens 2015 beginnen. Mit Schreiben vom 2. März 2009 sagte das Land Baden-Württemberg unter gewissen Randbedingungen einen Beitrag in Höhe von maximal EUR 10 Mio. zu und dokumentiert damit die hohe Bedeutung des EuroAirports für den südbadischen Raum. Der Kanton Basel-Stadt hat gemäss Regierungsratsbeschluss vom 03.11.2009 einen Betrag von CHF 10 Mio. in sein Investitionsprogramm aufgenommen; Basel-Landschaft hat eine Beteiligung in vergleichbarer Höhe angekündigt, eine entsprechende Regierungsratsvorlage befindet sich in Vorbereitung. Auf der Regio Trirhena-Konferenz zum TGV Rhin-Rhône am 26.11.2009 hat auch Charles Buttner, Generalratspräsident Haut-Rhin, eine finanzielle Beteiligung in Höhe von EUR 10 Mio. angekündigt. Auch der EuroAirport hat eine Mitfinanzierung zugesagt, ohne dies bisher zu konkretisieren.

6. *Gemäss bundesrätlicher Antwort auf eine Anfrage Leutenegger-Oberholzer ist ein Bericht zum Verkehrskonzept erarbeitet worden. Was ist sein Inhalt?*

Im Oktober, als die bundesrätliche Antwort verfasst wurde, waren die bereits unter 1. erwähnten Berichte (études préalables à la Saisine) noch in Bearbeitung. Diese machen zu den zahlreichen betrachteten Varianten zur besseren Andienung des EuroAirport mit dem öffentlichen Verkehr (Bahn, Bus, Tram, Metro, tapis roulant usw.) Aussagen zu den folgenden Themen: räumlicher Kontext, raumplanerische Auswirkungen, technische und Umweltauswirkungen, Verkehrspotenzial, sozio-ökonomische Folgen, Bahnangebot und -betrieb. Nachdem diese Berichte nun vollständig vorliegen, werden sie vom Bundesamt für Verkehr

noch einmal inhaltlich verifiziert, um die Auswirkungen einer Einbindung eines Bahnanschlusses des EuroAirports für die weiteren Bahnplanungen in der Schweiz zu prüfen.

7. *Wann ist mit einer Vorlage an den Grossen Rat zu rechnen?*

Die Vorlage an den Grossen Rat ist derzeit noch nicht terminiert. Der Regierungsrat wird sich hierfür mit den betroffenen Nachbarbehörden abstimmen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin