

# Impuls für Bahn zum Flughafen

Baden-Württemberg stellt Beteiligung von 15 Millionen Franken in Aussicht

PETER SCHENK

**Mit der Zusage von Baden-Württembergs Ministerpräsidenten Günther H. Oettinger steigen die Chancen für einen Schienenanschluss am EuroAirport.**

Der baden-württembergische Ministerpräsident Günther H. Oettinger hat in Stuttgart eine finanzielle Beteiligung des Landes an einem Bahnanschluss des EuroAirports (EAP) als «förderrechtlich grundsätzlich möglich» bezeichnet. Die Beteiligung von Baden-Württemberg an dem Projekt könne fünfzehn Millionen Franken betragen, wird er in einer Medienmitteilung des Staatsministeriums zitiert.

Oettinger hatte den beiden Regierungsräten Ralph Lewin (BS) und Jörg Krähenbühl (BL) im April vergangenen Jahres zugesagt zu prüfen, ob sich das Land am Bahnanschluss beteilige. Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf rund 253 Millionen Franken. Davon waren bisher mit 25 Millionen Franken auf Schweizer Seite nur rund zehn Prozent gesichert. Sie sind Teil des Kredits für den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitszugnetz.

**FRANKREICH.** Mit Oettingers Zusage steigen die Chancen für die Verwirklichung des Vorhabens, zumal auch die Kantone Basel-Stadt und Baselland ein



**Ministerpräsident.** Günther H. Oettinger im April 2008 auf dem EuroAirport. Schon damals ging es um den Bahnanschluss.

Foto Roland Schmid

finanzielles Engagement in Aussicht gestellt haben. Offen ist die Beteiligung der französischen Seite sowie privater Investoren.

Basels Stadtpräsident Guy Morin freute sich gestern über die Nachricht aus Stuttgart: «Wir sind überzeugt, dass dadurch das Projekt Schienenanschluss EuroAirport einen wichtigen Impuls erhält und die Realisierung greifbar wird.» Zudem sei das Vorhaben in Zeiten wirtschaftlicher Rezession umso wichtiger. «Es kann als Konjunkturankurbelungsmassnahme betrachtet werden», sagte Morin zur BaZ. Aus dem Baselbiet war wegen Ferienabwesenheiten keine Stellungnahme zu erhalten.

**FRÜHESTENS AB 2012.** Oettinger begründete seine Entscheidung damit, dass der EuroAirport eine wichtige Infrastruktureinrichtung für Südbaden sei und daher Bestandteil des Flughafenkonzepts Baden-Württemberg. Eine Förderung sei frühestens ab 2012 möglich. Es brauche ein schlüssiges, durchfinanziertes Betriebskonzept für die Anbindung des EAP von deutscher Seite.

In Südbaden wurde Oettingers Entscheidung begrüsst. Die Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein sah sie als «wichtiges politisches Signal», und Walter Schneider, Landrat des Landkreises Lörrach, freute sich, «dass damit deutlich wird, dass unser Engagement in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von der Landesregierung voll anerkannt wird».

Rund ein Viertel der EAP-Fluggäste kommen aus Südbaden. Der Bahnanschluss würde über den Badischen Bahnhof und den Bahnhof Basel SBB zum EAP führen.

## «Der Bahnanschluss ist zwingend»

EuroAirport-Direktor Jürg Rämi sieht relativ gute Chancen für Lösung der Finanzierungsfrage

INTERVIEW: PETER SCHENK

**Nachdem sich Baden-Württemberg und die Schweiz für den Bahnanschluss ausgesprochen haben, liegt der Ball jetzt im Elsass, findet der Flughafendirektor.**

Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger hat vergangene Woche 15 Millionen Franken für den Bahnanschluss des EuroAirports (EAP) zugesagt. Das Gesamtprojekt wird auf rund 253 Millionen Franken geschätzt. EAP-Direktor Jürg Rämi äussert sich im Interview dazu, was das für den Flughafen bedeutet, und wie es um das Projekt steht.

**BaZ:** Was bedeutet die Zusage von Ministerpräsident Günther Oettinger für den Bahnanschluss?

**JÜRIG RÄMI:** Ich begrüsse den positiven Entscheid des Ministerpräsidenten. Er gibt dem Projekt jetzt wieder Schub. Die Chancen sind dadurch gestiegen. Von der Schweiz sind 25 Millionen Franken für den Bahnanschluss gesprochen, die im Paket der Hochgeschwindigkeitszugsanbindungen HGV eingeschrieben sind. Die Kantone Basel-Stadt und Baselland haben Zusagen gemacht – auch wenn sie noch nicht quantifiziert sind. Jetzt liegt der Ball bei der Region Elsass.

**Wie geht es weiter?**

Ich glaube, die Chancen, dass wir jetzt zusammenfinden und die Finanzierungsfrage lösen, stehen relativ gut. Wir haben auch eine Public Private Partnership ausgeschrieben. Das heisst, für einen Teil der Finanzierung suchen wir einen privaten Investor.

**Wird der EAP selbst mitfinanzieren?**

Die Höhe kennen wir noch nicht, aber der Flughafen wäre auch bereit, einen Beitrag zu leisten.

**Zusagen gibt es erst für vielleicht ein gutes Viertel der Kosten. Da ist es doch übertrieben, von stark gestiegenen Chancen für eine Realisierung des Bahnanschlusses zu sprechen!**

Ich sage nicht, dass das Projekt entschieden oder gewonnen ist. Aber es gibt einen positiven Anstoss. Die Schweiz und Deutschland haben sich für den Bahnanschluss ausgesprochen und jetzt wird sich auch Frankreich äussern.

**Wie schätzen Sie die Chancen dafür ein? Haben Sie Signale aus Frankreich?**



**Bahnanschluss.** Flughafendirektor Jürg Rämi ist optimistisch. Foto Desborough

Nein. Konkret kann ich noch nichts sagen. Ich weiss, dass das Dossier bei der Region Elsass und auch in Paris geprüft wird. Es gibt ja die Wirtschaftsförderungsinvestitionen in allen Ländern. Es wäre möglich, dass wir in diesem Rahmen an Kredite kommen. Die Finanzierungsfrage sollte sich lösen lassen, aber sie ist noch nicht gemacht. Ich bin zwar Optimist, aber nicht Idealist.

**Glauben Sie, dass sich in den nächsten zehn Jahren etwas bewegen wird?**

Derzeit gibt es eine Gelegenheit, den Bahnanschluss zu verwirklichen. Einen konkreten Zeitrahmen zu nennen, ist allerdings immer schwierig.

In den nächsten zehn Jahren aber muss der Anschluss kommen.

**Wie lange dauert die Umsetzung nach einer Finanzierungsentscheidung?**

Das dauert bestimmt noch einmal zwei bis drei Jahre. Alle Arbeiten müssen öffentlich ausgeschrieben werden. Zuerst aber braucht es die Finanzierung.

**Derzeit ist ein einfaches Projekt vorgesehen, bei dem zwei Gleise aus Norden und Süden die herkömmliche Zugstrecke verlassen und zum EuroAirport führen. Sind Sie sich untereinander einig?**

Es besteht Konsens. Die Terrains sind bereits reserviert. Wir befinden uns auf französischem Boden, und

es besteht ein Erlass der Préfecture, der diese Terrains sehr genau definiert. Da gibt es keine Schwierigkeiten mehr. Wir haben noch keine Baubewilligungen, aber wir wissen, wo das Trasse durchführt.

**Wie würde der Bahnhof aussehen?**

Er wird kleiner als ursprünglich geplant. Es gibt zwei Perrons statt vier. Diese Optimierung wurde letztes Jahr mit der ETH Lausanne erarbeitet. Die weiteren zwei Perrons sind aber reserviert. Vielleicht bauen wir dort Parkplätze, die aufgehoben werden, wenn wir dort später die nächsten Perrons erstellen sollten.

## «In den nächsten zehn Jahren muss der Bahnanschluss kommen.»

**Wie wichtig ist ein Bahnanschluss für den Flughafen?**

Strategisch ist er zentral. Die Reisenden wollen immer mehr mit der Bahn auf den Flughafen kommen. Nehmen Sie Skifahrer. Wenn das Pfund wieder stärker ist, könnten die Engländer hier den direkten Zug bis Interlaken besteigen und ins Berner Oberland Ski fahren gehen. Das ist interessanter, als den Bus zu nehmen und dann nochmals umpacken zu müssen. Für den Bahnanschluss sprechen Komfort, ökologi-

sche Überlegungen und die Erkenntnis, dass Verkehrsträger miteinander verknüpft werden müssen. Am Zürcher Flughafen wurde der Bahnhof vor 30 Jahren gebaut. Heute befindet sich dort ein riesiger lokaler und regionaler Verkehrsknotenpunkt mit Zügen nach Genf und St. Gallen. Einen Bahnanschluss muss man auch strategisch mittel- und langfristig betrachten.

**Was heisst das für Basel?**

Hier gibt es einen weiteren Grund, der für den Bahnanschluss spricht: Basel geht davon aus, dass die Strassenkapazitäten irgendwann knapp werden. Dann wird man froh sein, wenn der Flughafenbus nicht mehr alle sieben Minuten durch die Stadt fährt. Längerfristig ist der Bahnanschluss deshalb zwingend. Kurzfristig kommen wir gut ohne ihn klar.