

Dienstag, 24. Februar 2009

Wenig Bewegung für den Bahnanschluss

Schienen zum EuroAirport hängen von den Nachbarn ab

URS RIST

Von der Schweiz stehen 25 Millionen Franken zur Verfügung. Aber Frankreich und Baden-Württemberg haben über eine Beteiligung noch nicht entschieden.

«Die politischen Voraussetzungen sind zurzeit sehr günstig», steht als Titel in der soeben publizierten Antwort des Regierungsrats auf einen Vorstoss des ehemaligen DSP-Grossrats Stephan Maurer, der sich schon 2004 für

einen kostengünstigen Schienenanschluss des Flughafens Basel-Mulhouse einsetzte. Chancen sieht die Regierung in der Erklärung des baden-württembergischen Ministerpräsidenten Günther Oettinger, der vor bald einem Jahr eine finanzielle Beteiligung seines Landes nicht ausschloss. Ausserdem habe es Gespräche zwischen der Schweiz und Frankreich gegeben, bei denen Frankreich die Wünsche des EuroAirports wohlwollend entgegengenommen habe: «Eine

Reaktivierung des Lenkungsausschusses wurde in Aussicht gestellt.»

In beiden Ländern seien aber noch keine Entscheide getroffen worden, erklärt Alain Groff, Leiter des Basler Amtes für Mobilität, auf Anfrage der BaZ. Baden-Württemberg habe zwar eine Antwort bis Ende 2008 zugesagt, aber «wir wissen nicht, wann sie kommt», sagt Groff. «Wir bemühen uns aktiv um Mittel.»

Im Vordergrund steht die etappenweise Erstellung eines Schienenanschlusses, wie aus der Antwort auf den

Anzug Maurer hervorgeht. In einer ersten Etappe würde die Infrastruktur auf das Notwendigste beschränkt, also auf einen Perron mit zwei Gleisen. Das Terminal hätte die Funktion des Bahnhofs. So könnte dieser von der Regio-S-Bahn und Regionalschnellzügen angefahren werden. Dafür sei mit Kosten von 170 Millionen Euro (rund 253 Millionen Franken) zu rechnen.

10 PROZENT GESICHERT. Nur rund 10 Prozent davon, 25 Millionen Fran-

ken, sind auf Schweizer Seite reserviert. Sie sind Teil des Kredits für den Anschluss der Schweiz an den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr. Dabei müsste aber ein voller Bahnanschluss auch für TGV mittel- und langfristiges Ziel bleiben. Vor allem müsste der Baubeginn bis 2010 erfolgen und der Anschluss bis 2015 verfügbar sein. «Aber dies ist verlängerbar», sagt Groff. Bewegung habe sich abgezeichnet, aber vorwärts gehe es nur, «wenn Behörden in Frankreich und Deutschland

einen Schritt machen».

Der EuroAirport hat im November 2008 einen Auftrag für «Unterstützung bei der Erstellung eines innovativen Finanzierungsvorschlags für das Projekt Schienenanbindung» ausgeschrieben, mit der ein Partner, allenfalls ein Investor gesucht wird. Laut Mediensprecherin Vivienne Gaskell sei das zweistufige Verfahren noch im Gang: «Wir suchen ein Finanzierungskonzept mit Einbezug von Privaten.»