

27. Februar 2017 von Peter Schenk — bz Basel

SAINT-LOUIS

Riesiges neues Einkaufszentrum beim Euro-Airport soll bis Bern ausstrahlen



Die geplanten Tramverlängerungen bis zum Flughafen © zvg

Mit einer Verkaufsfläche von 40000 Quadratmetern wird das Center grösser als das Stücki. Das 3er-Tram wird dorthin verlängert. Probleme gibt es für den Flughafen-Bahnanschluss. Die Südsässler wollen einen teureren Viadukt für ihr Entwicklungsgebiet.

Im Unterschied zu Basel gibt es im Südsäss noch viel Platz: Zwischen Euro-Airport (EAP) und Bahnhof von Saint-Louis warten 90 bis 100 Hektaren auf Projekte, das entspricht einem Quadratkilometer. Alain Girny (65), Präsident des neuen Zweckverbands Saint-Louis Agglomération, erklärt im Interview, was dort alles geplant ist. Er äussert sich auch zur 3er-Tramverlängerung und deren Mitfinanzierung aus Basel. Unterstützt wurde Girny im Gespräch von seinem Verwaltungschef Claude Danner (60).

Zur Person

Alain Girny ist Ingenieur und hat sein gesamtes Berufsleben als Leitender Angestellter in der Schweiz verbracht, erst bei den Metallwerken Dornach, danach bei Swissmetall. Beim Verkauf der Firma 2011 hat er sich mit 60 frühpensionieren lassen. Seit 1989 amtiert er in Saint-Louis als beigeordneter Bürgermeister für Sport und Vereine. Er ist erster Stellvertreter des jetzigen Maire Jean-Marie Zoellé und Präsident des südsässischen Zweckverbands Saint-Louis Agglomération, Alsace 3 Frontières, der unter anderem für öV, Kehricht, Abwasser, Wirtschaftsförderung und Raumplanung zuständig ist. Girny ist parteilos, bezeichnet sich aber als bürgerlich. (psc)



Alain Girny an der Endhaltestelle des 3er-Tram in Saint-Louis

bz: Herr Girny, verstehen Sie, dass man sich in Basel Sorgen macht, dass immer mehr Kaufkraft ins nahe Ausland abfließt?

Alain Girny: Ich habe Verständnis dafür, aber das Projekt unseres Investors Unibail hat einen anderen Ansatz als die anderen Einkaufszentren. Das Anfangsprojekt wurde total überarbeitet. Ursprünglich wollte man 100 000 Quadratmeter Verkaufsfläche schaffen, ohne zu wissen, was dort überhaupt angeboten wird. Wir haben das Projekt mit Unibail neu angeschaut und einen Pflichtenkatalog erarbeitet. Heute umfasst die Verkaufsfläche noch 40 000 Quadratmeter, ähnlich wie Leclerc in Saint-Louis. Natürlich kommen einige grosse Marken, die Kunden anziehen. Es wird aber auch welche geben, die man im Zentrum von Saint-Louis, Basel oder Mulhouse heute nicht findet und die in der Region bisher nicht vertreten sind – eben ganz grosse Player. Wer das genau ist, kann ich heute nicht sagen, weil die Verhandlungen noch laufen. Ausserdem entwickelt sich das Projekt mit Kinos und Sportanlagen immer mehr in Richtung Freizeit. Unibail sucht aussergewöhnliche Projekte. Die Rede ist auch von einer Anlage für Taucher. Das gibt es in der Region noch nicht.

Wer ist Unibail?

Claude Danner: Es ist eine internationale an der Börse kotierte Firma mit Sitz in Frankreich.

Girny: Unibail baut nicht nur Einkaufszentren, sondern betreibt sie auch selber. Wir haben 2015 einen Vorvertrag für den Verkauf von 20 Hektaren unterzeichnet. Ziel ist, dass das Einkaufszentrum gegen 2022 eröffnet wird.

Danner: Der Investor will sich unbedingt in der Region niederlassen. Wenn es bei uns nicht klappt, gehen sie woanders hin. Sie sind deshalb auch auf der deutschen Seite aktiv und haben schon ein Gelände im Auge. Es wird sicher auch Restaurants geben. Wir haben in Paris ein Einkaufszentrum von Unibail besichtigt. Dort gab es auch eine Kochschule für Kinder.

Wie weit geht das Einzugsgebiet?

Girny: Rund 100 Kilometer im Umkreis des Einkaufszentrums. Der Radius reicht bis nach Bern. Sie wollen wirklich etwas Ausserordentliches bieten, für das die Anfahrt lohnt.

Was ist der Technoport?

Girny: Es geht um das gesamte Gelände gegenüber dem Flughafen. Dort befindet sich die alte Kiesgrube von Saint-Louis. Insgesamt umfasst der Technoport 90 bis 100 Hektaren. Die südlichsten 20 Hektaren sind bereits wieder aufgefüllt, hierhin kommt Unibail. Auf dem restlichen Gelände soll so bald wie möglich ein Park entstehen. Später sind auf den Seiten, die nicht zur Kiesgrube gehörten, Dienstleistungsbetriebe und Hotels vorgesehen. Das wird aber wenig Raum einnehmen. Der Zeithorizont hierfür ist 2025, 2030 oder noch später. Vorgesehen ist auch ein ökologischer Korridor. Zum Projekt gehört ferner ein kleiner Golfplatz mit neun Löchern.

Kommt Ihnen nicht der EAP-Bahnanschluss in die Quere?

Girny: Es kommt sehr darauf an, wie er gestaltet wird. Wir wissen, dass er den Technoport durchquert, aber wir wollen keinen grossen Damm, der unser Projekt in zwei Teile schneidet. Wir wollen stattdessen eine Art Viadukt, durch den man schauen kann. Natürlich wird das teurer als die ursprüngliche Version, aber wir haben unsere Position von Anfang an klar gemacht und werden uns mit Nachdruck dafür einsetzen. Der französische Staat ist auf dem Laufenden und bisher gehört das betreffende Gelände immer noch uns. Letztlich könnte der Staat uns enteignen, aber das dauert etliche Jahre, wenn der Eigentümer eine Gebietskörperschaft ist. Mit dem Bahnanschluss geht es ja vorwärts: Es laufen schon die Vorprojektstudien.

Die 3er-Tramverlängerung von Basel zum Bahnhof von Saint-Louis soll Ende 2017 in Betrieb genommen werden. Bleibt es dabei?

Girny: Ja. Die feierliche Einweihung ist für den 9. Dezember 2017 geplant. Ab 10. Dezember wird der normale Betrieb aufgenommen. Wir möchten, dass die Fahrt an diesem ersten Tag wie damals in Weil am Rhein gratis ist.

Wie viele Leute werden in Saint-Louis vom Auto auf das Tram umsteigen?

Danner: Wir haben dazu eine Studie machen lassen. Demnach werden das pro Tag 2520 Personen sein.

Girny: Die Zahlen werden sicherlich in nächster Zeit weiter zunehmen. Unser Zweckverband wurde ja Anfang Jahr von zehn auf 40 Gemeinden aufgestockt. Wir werden untersuchen, wie wir die Leute aus dem Hinterland entweder beim Bahnhof Sierentz oder beim Bahnhof Saint-Louis zum Umsteigen auf den öV bewegen können. Allein die Park & Ride-Anlage von Saint-Louis generiert mit ihren 740 Parkplätzen fast 1500 Fahrten. Ausserdem werden wir das Car Sharing fördern und Buslinien einrichten, die die Leute zu den Umsteigeknoten bringen. Wir haben in Saint-Louis kein Interesse, alle Autos der 40 Orte des Zweckverbands zu uns zu holen, damit es keine mehr in Basel gibt.

Wird das Parkieren in der Park & Ride-Anlage etwas kosten?

Girny: Wir sind noch am Abklären. Ein Teil wird für einen bestimmten Zeitraum gratis sein, danach kostet es etwas, aber sicherlich mit Abstand nicht so viel wie in Basel. Ausserdem wird es kombinierte Zug/Parking-Billette geben.

Danner: Wir haben ein spezielles Problem. Es gibt einen günstigen Shuttlebus, mit dem man für 1,50 Euro vom Bahnhof zum Flughafen fahren kann. Wenn wir ein preiswertes Parking anbieten, lassen die Leute ihr Auto hier acht Tage stehen, weil die Parkplätze auf dem Flughafen sehr teuer sind.

Wissen Sie schon, ob U-Abo, GA und Halbtax gültig sein werden auf der Tramverlängerung?

Girny: Angesichts der Tatsache, dass die BVB die Linie betreiben, sind die Schweizer Abos auf der Linie wie im übrigen TNW-Netz gültig. Wir sind ausserdem dabei, mit den BVB und dem TNW einen Tarif für die Fahrt zwischen Bahnhof Saint-Louis und Barfüsserplatz auszuhandeln. Die Höhe ist noch nicht bekannt. Dieser Spezialtarif wird in beiden Richtungen gültig sein. Wer weiter fährt, muss ein Anschlussticket lösen.

In Basel sorgen die verschiedenen Beiträge des Kantons an die Tramverlängerung für Diskussionen. Wie ist das genau gelaufen?

Girny: Die verschiedenen Beiträge sind seit langem bekannt, genauer gesagt seit 2008. 2012 wurden sie im Rahmen von mehreren Beschlüssen im Parlament im Budget des Zweckverbands festgeschrieben.

Was hat es mit der Million der BVB auf sich?

Girny: Das ist der Beitrag der BVB zum Tramverlängerungsprojekt – genauso, wie sie die 8er-Tramverlängerung nach Weil am Rhein mitfinanziert haben, weil sie die Linie wie bei uns betreiben. Es ist ein Beitrag an das Gesamtprojekt.

Und die zwei Millionen Franken des Pendlerfonds?

Girny: Sie waren von Anfang an für das Gesamtprojekt vorgesehen, zu dem teilweise auch die Park & Ride-Anlage gehört. Dessen Finanzierung ist zugegeben ein wenig kompliziert: In den 44,6 Millionen Euro, die die Tramverlängerung auf der französischen Seite kostet, ist ein Teil für die ersten 350 Parkplätze der Park & Ride-Anlage vorgesehen.

Danner: Knapp die Hälfte der Park & Ride-Anlage, die für die Umsteiger auf das Tram gedacht ist, kostet ungefähr 4,5 Millionen Euro. Danach haben wir das Projekt um den zweiten Teil für die Umsteiger auf den Zug erweitert.

Das ist schwer zu verstehen.

Girny: Für diesen zweiten Teil für den Zug fließen die weiteren 882 000 Franken aus dem Pendlerfonds. Von ursprünglich 350 Parkplätzen haben wir auf insgesamt 740 aufgestockt – 350 für das Tram und 390 für den Zug. Dazu kommen auf der Westseite des Bahnhofs 150 geschützte Veloabstellplätze – auf der Ostseite gibt es bereits 300, die voll belegt sind.

Danner: Auf der französischen Seite läuft das ähnlich. Die Region finanziert die Tramverlängerung mit 3,5 Millionen Euro, zusätzlich fließen 500 000 Euro für den für die Zugumsteiger gedachte Teil der Park & Ride-Anlage.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms erhalten Sie 35 Prozent vom Schweizer Bund. War das der Beitrag, den Sie erwartet haben?

Girny: Anfangs sind wir von 40 Prozent ausgegangen. Das Weiler Projekt hat 50 Prozent bekommen, aber sie waren auch viel früher als wir. Als wir 2012 das Budget festgeschrieben haben, wussten wir, dass es nur 35 Prozent sein würden.

Danner: Es fehlten dann natürlich fünf Prozent, die wir irgendwie auftreiben mussten. Wir haben uns auch an die EU gewendet und erhalten von dort 1,6 Millionen Euro. Insgesamt haben wir acht oder neun Geldgeber.

Sie wollen die Tramlinie vom Bahnhof bis zum Einkaufszentrum weiterziehen. Wie wollen Sie das finanzieren? Geld aus der Schweiz wird es kaum dafür geben.

Danner: Wir beantragen dafür auch kein Geld in der Schweiz. Wir finanzieren das anders.

Girny: Die Verlängerung bis zum Einkaufszentrum kostet acht Millionen Euro – dafür steht die Finanzierung. Unibail übernimmt davon mehr als die Hälfte. Über den genauen Betrag sind wir noch am Verhandeln. Mit dem Bau wollen wir 2019 beginnen, er soll 2020 fertig sein – spätestens aber zur Eröffnung des Einkaufszentrums 2021 oder 2022.

Später soll das Tram sogar bis zum Flughafen fahren. Wie ist da der Stand der Dinge?

Girny: Die Studien laufen. Es muss auch geklärt werden, wie das Tram an den Flughafen angebunden wird.

Danner: Wir müssen natürlich auch die Finanzierung klären.

Um wie viel geht es da?

Girny: Um 28 Millionen Euro. Mit einem Laufband ohne Brücke über die Autobahn wird es sieben Millionen Euro günstiger. Aber ich bin der Meinung, dass das Tram direkt bis zum Flughafen fahren sollte. Das Projekt ist auch im Agglomerationsprogramm eingereicht.

Aber wird man Ihnen nicht in Bern sagen, dass das ein rein innerfranzösisches Infrastrukturprojekt ist?

Girny: Das kann schon sein. Wir werden das sehen.



Claude Danner © Peter Schenk