

Carte blanche

## Der EuroAirport am Scheideweg

Von Peter Schenk

Mitte Juli kündigte Philippe Richert, französischer Minister für Raumordnung und Präsident der Region Elsass, auf einer Sitzung auf dem EuroAirport (EAP) an, dass er bis Ende Jahr eine Lösung zur Arbeits- und Steuerrechtsfrage im Schweizer Sektor des Flughafens präsentieren wolle. Derzeit sind 74 Unternehmen mit 5200 Arbeitsplätzen im Schweizer Sektor des EAP angesiedelt. Sie wenden schweizerisches Arbeitsrecht an, obwohl dies im Staatsvertrag zur Gründung des Flughafens aus den 40er-Jahren nicht explizit geklärt ist – es also keine Rechtssicherheit gibt. Eine Umfrage der Handelskammer beider Basel hatte ergeben, dass 13 Firmen den Flughafen bei Einführung des französischen Arbeitsrechts verlassen würden und etliche aufgrund der unklaren Situation Investitionen zurückhalten.

Hintergrund ist, dass in Frankreich die 35-Stunden-Woche in Kraft ist und der Kündigungsschutz erheblich strenger ist als in der Schweiz. Laut einer Broschüre der Koordinationsplattform Secteur Suisse EAP, in der Schweizer Unternehmen sich organisiert haben, könnten zudem Arbeitnehmerforderungen von circa 200 bis 250 Millionen Franken entstehen, wenn rückwirkend französisches Arbeitsrecht eingefordert wird. Kein Wunder, dass die Betriebe, die unter anderem bei Flugzeugwartung und -innenausbau hartem internationalem Wettbewerb ausgesetzt sind, um ihre Konkurrenzfähigkeit fürchten. Sie hoffen jetzt auf Richert. Laut ihm soll für den Schweizer Zollbereich ein Arbeitsrecht formuliert und vertraglich festgelegt werden, das eigene Regeln zu Arbeitszeit und Kündigungsschutz enthält.

Rechtlich ist die Einführung dieser Sonderregelungen nicht unproblematisch, da sie dem französischen Territorialprinzip widersprechen – schliesslich befindet sich der Flughafen voll und ganz auf französischem Gelände. Hohe Pariser Verwaltungsbeamte sollen sogar von einer notwendigen Verfassungsänderung gesprochen haben. Die Lösung kann deshalb nur politisch sein und sollte, wie von Richert versprochen, bis Ende Jahr vorliegen.

Die Ausgangslage dafür ist gut, denn neben den bürgerlichen elsässischen Politikern haben sich auch Premierminister François Fillon und Präsident Nicolas Sarkozy dafür ausgesprochen, eine Lösung für die Arbeitsrechtsproblematik zu finden – vielleicht auch, weil ihnen bewusst wurde, dass zwei Drittel der Jobs auf dem Flughafen von Elsassern besetzt werden. Aber schon nach den französischen Präsidentschaftswahlen im Frühjahr 2012 könnten sich die Machtverhält-

nisse und die Einschätzungen wieder ändern, sollten die Sozialisten dann an die Macht kommen.

Bei der Einführung des französischen Arbeitsrechts würde die Zahl der Arbeitsplätze auf dem EAP bestenfalls stagnieren, wahrscheinlich aber abnehmen. Dies gilt insbesondere für Firmen wie Jet Aviation, die auf andere Standorte ausweichen könnten. EasyJet hat für diesen Fall bereits ange-

Unangenehm für die Region Basel ist, dass der Schlüssel für die Entwicklung des EuroAirports nicht hier, sondern im fernen Paris liegt.

kündigt, die für Ende Jahr geplante Stationierung eines siebten Flugzeugs auf dem Flughafen abzublasen, wodurch auch der Ausbau der angebotenen Destinationen vorerst gestoppt wäre.

Der Abbau von Arbeitsplätzen auf dem Flughafen dürfte auch Auswirkungen auf die Realisierung des geplanten Bahnanschlusses haben, für den sich nach langem Stillstand in der letzten Zeit insbesondere die französische Seite stark engagiert. Ein Argument für den Bahnanschluss ist nämlich die grosse Zahl der Jobs auf dem EAP; Arbeitnehmer könnten so ihren Arbeitsplatz besser erreichen. Gibt es dort aber weniger Arbeitsplätze, fällt auch ein Argument für den Bahnanschluss weg. Generell würde die Attraktivität des Flughafens durch die bessere Erreichbarkeit insbesondere in Frankreich erheblich zunehmen. Da die Fahrt nach Strassburg mit dem Zug nur 50 Minuten dauern würde, könnte der EAP mit seinen über 70 Linienflügen zum Flughafen für die Europaparlamentarier werden und somit ein Argument im Streit um den Sitz des Europäischen Parlaments mit Brüssel entkräften: die schlechte Erreichbarkeit Strassburgs. Daraus erklärt sich auch die Hoffnung, Paris könne den Bahnanschluss substanziell mitfinanzieren.

Ungemach droht dem Bahnanschluss-Projekt von den Fluglärmegegnern. Sie wollen ihre Zustimmung zur Finanzierung des Vorhabens bei einer etwaigen Volksabstimmung an Rahmenbedingungen wie die Ausweitung der Nachtflugsperrung auf mindestens 23 bis 6 Uhr und die Begrenzung der Flugbewegungen koppeln. Das Ergebnis der Abstimmung dürfte auch davon abhängen, wie gut es den Befürwortern des Bahnanschlusses

---

gelingt, seinen Nutzen für die Nordwestschweiz zu vermitteln, und wie sich in der nächsten Zeit die Flugbewegungen in den sensiblen Tagesrandzeiten entwickeln. Sollte EasyJet seine Drohung wahr machen, seine sechs bereits auf dem EAP stationierten Flugzeuge bei Einführung des französischen Arbeitsrechts abzuziehen, würden wohl auch die Flugbewegungen zur Schlafenszeit und damit wiederum der Druck auf die Ausweitung der Nachtflugsperrung abnehmen.

Der EAP steht am Scheideweg. Seine weitere Entwicklung hängt eng damit zusammen, ob es zu einer Lösung beim Konflikt um die Frage des

Arbeits- und Steuerrechts kommt, ob der Bahnanschluss gebaut wird und nicht zuletzt, wie die Diskussion um den Fluglärm und die etwaige Verlängerung der Nachtflugsperrung verläuft. Im Grunde ist dies alles allerdings nicht voneinander zu trennen, aber am wichtigsten scheint die Arbeitsrechtsfrage. Der EAP ist ein wichtiger Standortfaktor für den Raum Basel. In den nächsten Monaten wird sich entscheiden, ob er sich weiterentwickeln oder stagnieren wird oder die Zeichen sogar auf Abbau stehen. Unangenehm dabei ist für die Region, dass der Schlüssel für die Entwicklung nicht hier, sondern im fernen Paris liegt. peter.schenk@baz.ch