

Kampf für den gefährdeten Bahnanschluss des EuroAirports

Regio Basiliensis richtet Appell an französische Regierung – SVP-Grossrat Ueberwasser will dem Regierungsrat Beine machen

Von Dina Sambar

Basel/Paris. In zwei Jahren sollen Passagiere und Flughafenangestellte bequem mit dem Zug aus Basel und dem Elsass zum EuroAirport fahren können – so der Plan. Der Weg zu einem Bahnanschluss gleicht jedoch einer Achterbahnfahrt, die gar in einer Entgleisung enden könnte. Das Projekt droht an der Finanzierung zu scheitern.

Am Donnerstag veröffentlichte die französische Infrastruktur-Kommission ihren Bericht zuhanden der französischen Regierung. In ihren Vorschlägen zur Infrastrukturplanung ist der EuroAirport-Anschluss schlicht nicht vorgesehen. «Die restlichen Partner des Projekts können und wollen die Kosten des Bahnanschlusses nicht alleine stemmen», sagt Manuel Friecke, Geschäftsführer der Regio Basiliensis. Deshalb müsse der französische Staat unbedingt mit im Boot bleiben. Ein Brief soll die französische Regierung davon über-

zeugen, den Bahnanschluss als wichtiges Schlüsselprojekt doch noch in ihre Planungen aufzunehmen. «Der EuroAirport als Wirtschaftsstandort hat mehr als 6000 Angestellte, die Mehrheit davon sind französische Arbeitnehmer. Der Bahnanschluss sichert Arbeitsplätze und schafft sogar neue. Zudem verbessert sich die regionale Erreichbarkeit», nennt Friecke Argumente, die ihre Forderung unterstreichen sollen.

Mehr Planungssicherheit

Auch Heinrich Ueberwasser, SVP-Grossrat und Präsident des trinationalen Districtrates, will trotz dieser Hiobsbotschaft aus Frankreich nicht aufgeben. Am Samstag hat er diesbezüglich eine Interpellation eingereicht. «Ich frage mich, wie vorausschauend wir in der Planung und im Austausch mit Frankreich sind, wenn wir bei einem Präsidentenwechsel plötzlich von solchen Meldungen über-



Setzt auf Diplomatie. SVP-Grossrat Heinrich Ueberwasser will von der Regierung Antworten. Foto Nicole Pont

rascht werden.» Das beste Mittel, die Planungssicherheit für den EuroAirport und den Bahnanschluss zu erreichen, ist für Ueberwasser die Ergänzung des bestehenden Staatsvertrags. Der aktuelle Staatsvertrag sei 1949 voller Gründergeist abgeschlossen worden, sei jedoch etwas offen formuliert: «Heute braucht es beispielsweise Rahmenbedingungen zu einem Anschluss an S-Bahn und Schnellzuglinien sowie für die Finanzierung und technische Fragen. Es geht aber auch darum, zu klären, dass sich der EuroAirport weiterhin als schweizerischer Landesflughafen und gleichzeitig wichtiger französischer Flughafen entwickeln darf und soll.»

Ein Bahnanschluss sei mittlerweile absolut notwendig: «Jeder europäische Flughafen, der etwas auf sich hält, hat heute einen Bahnanschluss. Das steigert die Qualität des Flughafens, nicht aber zwangsläufig die Anzahl der Flüge», sagt Ueberwasser, der über-

zeugt ist, dass der französische Staat mitmacht, wenn man ihm die wirtschaftlichen Vorteile des Bahnanschlusses auch für Frankreich aufzeigt. Dies sei zwar vornehmlich die Aufgabe des Bundes, doch auch von der Basler Regierung erwartet der Grossrat, dass sie «alle nötigen Aktivitäten der Schweiz zur Rettung und Entwicklung des EuroAirports mit allen Kräften unterstützt.» Dies, ohne im Vorfeld finanzielle Zusagen zu machen.

Da die neuen sechs Streckenkilometer auf französischem Boden liegen, müsste laut Territorialprinzip Frankreich die gesamten Baukosten, die auf 220 Millionen Franken geschätzt werden, bezahlen. Der Bundesrat hat sich jedoch im Vorschlag zum Ausbau der Bahninfrastruktur Fabi/Step 2030/35 dazu bereit erklärt, einen Kostenbeitrag zu leisten, da die Schweiz einen hohen Nutzen aus dem Projekt ziehe. Die französische Regierung entscheidet diesen Frühling über den Infrastrukturplan.