

Verlockendes Angebot aus Frankreich

Euro-Airport Der Bahnanschluss kostet 260 Millionen – die Schweiz soll «nur» 80 zahlen müssen

VON PETER SCHENK

Plötzlich nimmt der Zug Fahrt auf: Bei der zentralen Frage, wie der geplante Bahnanschluss zum Euro-Airport finanziert werden könnte, gibt es endlich Fortschritte. Philippe Richert, Präsident der Region Elsass, legte am Montagabend auf der Generalversammlung der Regio Basiliensis in Blotzheim (F) erstmals einen Finanzierungsplan vor. Demnach müsste die Schweiz von den Gesamtkosten in Höhe von 260 Millionen Euro mit voraussichtlich 70 oder 80 Millionen Euro weit weniger als ein Drittel übernehmen.

Wenn alles gut läuft, könnte der Bahnanschluss ab 2020 in Betrieb gehen. Dafür müsste eine sieben Kilometer lange neue Bahnstrecke gebaut werden. Stündlich soll es mehrere Verbindungen auf der Strecke Mulhouse-Euro-Airport-Basel geben. Mit dem Bahnanschluss dauere die Fahrt von Strassburg zum EAP nur noch 50 Minuten, betont Richert. «Der EAP würde so der Flughafen für das gesamte Elsass.» Der Flughafenbahnhof soll halbunterirdisch neben den Parkhäusern 70 bis 100 Meter von den Terminals entstehen. Hauptproblem war bisher immer die fehlende Finanzierung auf der französischen Seite.

Sogar die EU würde mitzahlen

Richert verweist darauf, dass in Frankreich im Juni die Diskussion für den nächsten siebenjährigen Rahmenvertrag für grosse Infrastrukturmassnahmen zwischen Staat und Gebietskörperschaften anstände. Der Staat stelle dafür im Elsass 250 Millionen Euro zur Verfügung. «Der EAP-Bahnanschluss wäre darin prioritär», betont Richert. Die endgültige Entscheidung falle im Juni.

Richert rechnet damit, dass der französische Staat sich mit 35 bis 40 Millionen Euro am Projekt beteiligt. Dazu kommt der gleiche Betrag von der Region Elsass, 10 Millionen Euro vom Generalrat Oberelsass und 5 Millionen aus Mulhouse. Mit einer Ei-



So könnte der Euro-Airport 2020 aussehen. Das Parkareal wäre umgestaltet – der neue Bahnhof soll halb unterirdisch neben den Parkhäusern zu liegen kommen.

VISUALISIERUNG BLASER ARCHITEKTEN BASEL

genbeteiligung des Flughafens von 40 Millionen Euro und 50 Millionen Euro, die die EU zugesagt habe, wären so rund 180 Millionen Euro finanziert.

Ausserdem setzt Richert darauf, dass Baden-Württemberg den ursprünglich zugesagten und dann zurückgezogenen Beitrag von 10 Millionen Euro doch bereitstelle. «Das geht doch nicht. Früher haben die Schweiz und Deutschland immer Frankreich gedrängt, bei der Finanzierungsfrage vorwärtzumachen, und nun auf einmal

steht die Beteiligung infrage», beklagt er.

Wenn nicht im Juni, dann nie

In seinem flammenden Bekenntnis zur grenzübergreifenden Koope-

ration appellierte er mit Nachdruck an die Schweiz, die Finanzierung des Bahnanschlusses nicht mit der Lösung der Steuerfrage auf dem Flughafen zu verbinden. «Das wäre gefährlich. Wenn der Bahnanschluss nicht im Juni auf die Prioritätenliste gesetzt wird, wird er gar nicht gebaut werden.» Bern und das französische Finanzministerium verhandeln seit zwei Jahren darum, wie die Schweizer Betriebe auf dem EAP zu besteuern sind. Ausserdem geht es um die Frage der Flughafentaxen.

Guy Morin reagiert verhalten

Richert verweist darauf, dass die Lösung der Steuerfrage bereits für März angekündigt worden war. «Seitdem aber ist nichts passiert», sagt er. Allerdings gab es in Frankreich nach den Kommunalwahlen vom 23. März, die für die regierenden Sozialisten mit einem Fiasko geendet hatten, eine Regierungsumbildung, was die erneute Verzögerung erklären mag.

Mit gebremster Begeisterung reagiert der Basler Stadtpräsident Guy Morin auf Richerts Appell. Er betont: «Wir können auf der Schweizer Seite eine Finanzierung finden, dafür muss aber der binationale Status des Flughafens gesichert sein.» Morin steht mit dieser Haltung nicht allein. So koppelt auch das Bundesamt für Verkehr die Schweizer Beteiligung am Bahnanschluss an die Gespräche über den binationalen Status des EAP. Vor zwei Wochen machte Verkehrsministerin Doris Leuthard in Basel deutlich: «Wir finanzieren nicht die Bahn und Frankreich macht den Flughafen immer französischer.» Das war allerdings, bevor dieser Finanzierungsplan bekannt war.

Elsass-Präsident Richert jedenfalls drückt nur noch die Hoffnung aus, dass es zwischen der Schweiz und Frankreich schnell zu einer Einigung in der Steuerfrage komme. Sehr optimistisch klang er dabei allerdings nicht. Sonst dürfte der Zug abgefahren sein.

Retten die Franzosen den Flug-Zug?

PLAN ➔ Schon 2020 könnten Züge zum Euroairport fahren. Doch die Elsässer stellen Bedingungen.

emanuel.gisi
@ringier.ch

Die Lage am Euroairport ist vertrackt: Streit um die Besteuerung von Schweizer Betrieben, Ärger um die Flughafentaxen und die eigentlich längst angedachte Zugverbindung ist auf Eis gelegt. Doch in mindestens einer Angelegenheit scheint Bewegung in die Sache zu kommen: **Der Flughafen Basel-Mulhouse könnte schon 2020 über den heiss erhentten Bahnanschluss verfügen.** Wie die «bz» berichtet, soll die Schweiz dabei finanziell besser wegkommen als erwartet.

Laut Philippe Richert, dem Präsidenten der Regi-

on Elsass, existiert erstmals ein konkreter Finanzierungsplan. Demnach müsste die Schweizer Seite 70 bis 80 Millionen Euro (rund 85 bis 87 Mio. Franken) für den Bau der Bahnlinie beisteuern – bei Gesamtkosten von rund 320 Mio. Franken.

Ein attraktives Angebot, **bislang war man in der Schweiz von deutlich höheren Kosten ausgegangen:** «Wir finanzieren nicht die Bahn, und Frankreich macht den Flughafen immer französischer», hat Verkehrsministerin Doris Leuthard vor wenigen Tagen noch zum Thema gesagt.

Doch Richert macht auch Druck. Die Diskussionen um die Steuerfrage auf dem Flughafen dürfe auf keinen Fall mit dem Bahnanschluss verknüpft werden, wie es die Schweizer

Behörden derzeit tun, warnt er. «Das wäre gefährlich. Wenn der Bahnanschluss nicht im Juni auf die Prioritätenliste gesetzt wird, wird er gar nicht gebaut werden.»

Im Juni stehen in Frankreich Verhandlungen um den siebenjährigen Rahmenvertrag für grosse Infrastrukturmassnahmen zwischen Staat und Regionen an. Das Elsass soll dabei laut «bz» 250 Mio. Euro bekommen und will den Bahnanschluss «priorisieren», sagt Richert.

Auf Basler Seite will man sich von der Elsässer Ansage nicht hetzen lassen. **«Wir können eine Finanzierung finden, dafür muss aber der binationale Status des Flughafens gesichert sein»,** sagt der Basler Stadtpräsident Guy Morin. ●

Entscheidung müsste sehr bald fallen.



Zukunftsvision
So soll der Euroairport dereinst aussehen.

Mittwoch, 21. Mai 2014



War bislang skeptisch
Bundesrätin Doris Leuthard.

An aerial photograph of a large, modern stadium or arena. The building has a distinctive blue and white roof. There are large parking lots filled with cars surrounding the stadium. In the foreground, there are some trees and a paved area with people walking.

Macht plötzlich Dampf
Philippe Richert, Präsident
der Region Elsass.



Regio fordert Herzstück und Bahn zum EAP

Blotzheim. Themen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit standen im Zentrum der Generalversammlung der Regio Basiliensis in Blotzheim. Präsidentin Kathrin Amacker formulierte Forderungen der Regio im Bereich Verkehrsinfrastruktur. «Kompromisslos voranzutreiben» seien folgende Projekte: Lösung der Steuerfragen; Finanzierung des Schienenanschlusses an den EuroAirport; grenzüberschreitende Siedlungs- und Raumentwicklung in Ergänzung zur Verlängerung der Tramlinie 3 nach St-Louis; Beschlüsse und Kredite für das Vorprojekt zum Herzstück der Regio-S-Bahn; trimodale Ausgestaltung des Containerterminals Basel Nord und angemessene Beteiligung des Bundes an dessen Finanzierung und des neuen Hafenbeckens. Die Vorstandsmitglieder René L. Frey und Kathrin Amacker wurden wiedergewählt, dazu neu Crispino Begaschi (Direktionspräsident FHNW).



Basel

„Spitzenposition in Gefahr“

Die Oberbadische, 20.05.2014 23:02 Uhr



Deutsche, französische und Schweizer Gäste kamen. Foto: zVg Foto: Die Oberbadische

Von Marco Fraune

Regio. Die Regio Basiliensis (RB) will nicht tatenlos zusehen, wenn die auf offene Grenzen basierende Prosperität im Großraum Basel den Bach runter gehe. „Was gerade in unserer Grenzregion über Jahrzehnte geschaffen worden ist, setzen wir nicht einfach aufs Spiel“, gab die RB-Präsidentin Kathrin Amacker ein klares Bekenntnis zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ab. Die Zustimmung zur Masseneinwanderungsinitiative durch das Schweizer Stimmvolk war nicht die einzige Wunde, in die sie ihre Hände sinnbildlich legte.

Obwohl im mit 200 Mitglieder besetzten Festsaal des Casinos Barrière im elsässischen Blotzheim die Nationalfahnen von Deutschland, Frankreich und der Schweiz aufgereiht waren, standen vor allem die Eidgenossen mit ihrer Entscheidung gegen mehr Einwanderung im Fokus. „Wenn sich der Präsident derjenigen Partei, die diese Initiative lanciert hat, am Abstimmungssonntag nicht einmal mehr genau daran erinnern kann, dass die Grenzgänger in den vorgeschlagenen eingeschlossen sind – dann müssen andere das Zepter in die Hand nehmen“, sparte Amacker nicht mit eindeutigen Positionen.

Bereits vor einem Jahr hatte sie bei der Generalversammlung ihres Vereins

bemerkt, dass sich die Schweiz zunehmend aus dem großen Perimeter des Oberrheins zurückzieht und ihre Aufmerksamkeit auf einen zu engen Grenzgürtel fokussiert. „Das ist eine aus Sicht der Regio Basiliensis zu wenig langfristige Strategie, um der trinationalen Region Oberrhein, was Prosperität und Lebensqualität angeht, im europäischen Wettbewerb eine Spitzenposition zu sichern.“ Dieser Trend habe sich im vergangenen Jahr verstärkt – und bei der Regio Basiliensis manifestiert.

So gibt es aus dem Kreis der Nordwestschweizer Kantone für die kommenden Jahre weniger Geld. Dies hat einen Personalabbau in der RB-Geschäftsstelle zur Folge und die Mitwirkung in der trinationalen Arbeitsgruppe Erziehung und Bildung der Oberrheinkonferenz müsse zurückgefahren werden, so Amacker. „Hier werden Fakten geschaffen, die bisherige Brücken abbrechen lassen.“

Dennoch will die RB weiter Kompetenzzentrum für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sein und ihre Position und ihr Fachwissen in die grenzüberschreitenden Netzwerke einbringen.

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur setzt RB auf eine Lösung der Steuerfragen und der Finanzierung des Schienenanschlusses für den EuroAirport, eine grenzüberschreitende Siedlungs- und Raumentwicklung in Ergänzung zur Tram 3 nach St. Louis, Beschlüsse und Kredite für die Erstellung des Vorprojekts zum Herzstück Basel sowie eine trimodale Ausgestaltung des Containerterminals Basel Nord.

Die Regio Basiliensis ist der Schweizer Partner für die Oberrhein-Konferenz. Ihre Aufgabe ist es, von Schweizer Seite Impulse für die Entwicklung des oberrheinischen Raumes zu einer zusammengehörigen europäischen Grenzregion zu geben und bei deren Realisierung mitzuwirken. Dabei setzt sie sich für einen attraktiven Wirtschaftsstandort Basel/Oberrhein ein.