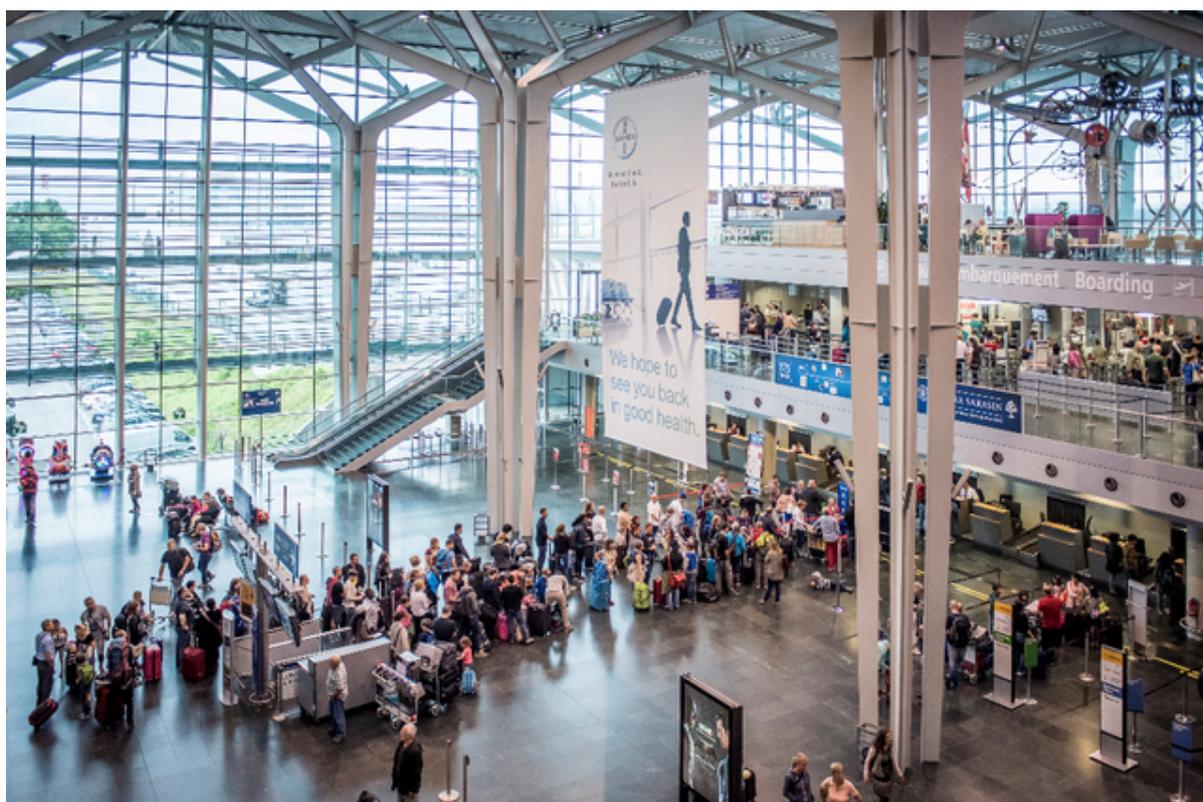


Elsässer Offensive für Bahnanschluss

Die Region Grand-Est fordert einhellig von Paris den Bau der Bahn zum EuroAirport.



Steigendes Passagieraufkommen. Auch für Mulhouse und Strassburg ist der EuroAirport essenziell.
Bild: Florian Bärtschiger

Noch werden die Pläne für den Bahnanschluss zum EuroAirport nicht begraben: Jetzt wird die Politik im Elsass aktiv. Gestern hat der Förderverein für den Bahnanschluss am EuroAirport (EAP-Express) die Elsässer Vertreter in der Assemblée nationale und im Sénat in Mulhouse zusammengerufen. Ihr Ziel: Die Flughafenbahn soll in das favorisierte Szenario 2 der französischen Infrastrukturliste befördert werden.

Die gestern in Mulhouse zusammengekommenen acht nationalen Politiker der Republikaner (REP) und der Präsidentenpartei «En Marche» (LREM) wollen gemeinsam gegen die Verbannung der Flughafenbahn ins Szenario 3 ankämpfen. Damit sehe sich das Transportministerium einer einheitlichen politischen Vertretung

der Region Grand-Est gegenüber, sagte EAP-Express-Präsident und Sénateur Jean-Marie Bockel. «Wir werden ab sofort mit einer einheitlichen Stimme sprechen», sagte Jean Rottner, Präsident der Region Grand-Est.

250 Millionen Euro

Die sechs Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Saint-Louis und Bartenheim, welche die bestehende Bahnlinie Basel–Strassburg in paralleler Linienführung ergänzen soll, wird gemäss den neusten Angaben von gestern 250 Millionen Euro kosten. Das Vorprojekt ist praktisch fertiggestellt und könnte in den Jahren 2022 bis 2027 gebaut werden. Das Hauptproblem sei, dass in Paris kaum Ortskenntnisse bestünden und die Bedeutung des Schienenanschlusses für den Flughafen Basel-Mulhouse wegen Unkenntnis falsch eingestuft werde, sagte Jean-Luc Reitzer (REP). Wenn es Frankreich nicht fertigbringe, seinen Anteil an die Finanzierung des Schienenanschlusses zu leisten, sei dies auch ein «schlechter Akt» gegenüber der Schweiz.

Rottner erklärte, alle, die im Osten Frankreichs politisch aktiv seien, würden einhellig für den Bahnanschluss aktiv werden. Der EuroAirport sei heute der fünftgrösste Flughafen Frankreichs, ein Bahnanschluss demnach Standard. Es könne von Beginn weg mit einer Bahnpassagierzahl von sechs Millionen gerechnet werden. Das bedeute auch, dass sechs Millionen nicht mit dem Auto zum EuroAirport fahren würden.

Senatorin Patricia Schillinger (LREM) erklärte, über alle Modalitäten des neuen Schienenanschlusses sei man sich einig. Nicht gelöst sei heute einzig die Finanzierung. Die Aussicht sei gut, Paris für ein partnerschaftliches Finanzierungsmodell mit der Schweiz zu gewinnen. Die Region werde sich dafür einsetzen, dass das Unterfangen gelinge, meinte Senatorin Catherine Troendlé (REP), denn es würden im ganzen Elsass alle politischen Kreise mitmachen.

Fatale Fehleinschätzung

Der Strassburger Abgeordnete André Reichardt (REP) stellte klar, dass der Bahnanschluss zum Flughafen Basel-Mulhouse auch für Strassburg von grösstem Interesse sei. Darüber seien sich auch die Abgeordneten im Département Bas-Rhin einig. Die Kosten seien mit Blick auf die Wirkung der Bahnverbindung bescheiden. Der Ausbau des TGV-Est gebiete es geradezu, dass der Anschluss per Bahn zum Flughafen realisiert werde.

Aus den verschiedenen Voten ging gestern auch hervor, dass die Bahnlinie zum EuroAirport im Rapport Duron wegen einer Fehleinschätzung ins Szenario 3 verschoben wurde. Zahlreichen politischen Akteuren in Paris sei nicht bekannt, dass heute acht Millionen Flugpassagiere jährlich den EuroAirport benützten, wurde gesagt. Die Region Grand-Est rechnet mit einer Steigerung auf zehn Millionen Passagiere bis zum Zeithorizont 2025. 6400 Beschäftigte sind am EuroAirport tätig. Grand-Est-Präsident Rottner meint gar, die vom EuroAirport ausgehende Wertschöpfung für die Region liege bei über einer halben Milliarde Euro.

Noch nicht geführt sind die Finanzverhandlungen zwischen der Schweiz und Frankreich. Die französischen Politikerinnen und Politiker vermieden es gestern, konkrete Zahlen zu nennen. Werde das Szenario 2 plus, das korrigierte Szenario 2 des Rapport Duron, festgeschrieben, werde ein Kostenbeitrag der französischen Republik von 50 bis 70 Millionen Franken verankert. Dazu kommen die Beiträge der Region. Die EU werde zudem 20 Prozent der Kosten finanzieren.

Mehrere Abgeordnete erklärten, man gehe davon aus, dass sich die Schweiz und Frankreich etwa je hälftig finanziell engagieren sollten, entsprechend der für beide Seiten notwendigen Verbindungen nach Basel und nach Mulhouse. Ein erstes schweizerisch-französisches Treffen ist am 25. April geplant. Nächste Woche könnte der EuroAirport zudem am Rande eines geplanten Treffens zwischen Präsident Emmanuel Macron und dem Schweizer Bundespräsidenten Alain Berset zur Sprache kommen.