

Paris macht sich mal wieder unbeliebt

Euro-Airport Der Verzicht auf die Finanzierung des Bahnanschlusses stösst bei Elsässer Politikern auf Widerstand

VON PETER SCHENK

Die meisten elsässischen Politiker setzen sich unabhängig ihrer politischen Ausrichtung massiv dafür ein, dass Paris den Bahnanschluss zum Euro-Airport finanziert. Im Bericht Duron zu den französischen Infrastrukturmassnahmen der nächsten 20 Jahre war er nicht erwähnt oder im allerbesten Fall auf 2027 verschoben worden. Derzeit laufen die Vorprojektstudien. Der Baubeginn sollte schon 2020 sein.

Patricia Schillinger, südsässische Senatorin und Mitglied von La République en Marche (LREM) von Präsident Emmanuel Macron, zeigt sich «beunruhigt» und beklagt den Pariser Blick auf die Region: «Wir arbeiten seit mehr als zehn Jahren am Bahnanschluss. Er ist wichtig für uns. Das muss man auch in Paris einsehen.»

Post für Transportministerin

Im Frühjahr wird die Regierung auf der Grundlage des Berichts Duron ihr Infrastrukturgesetz beschliessen. Schillinger hat der Transportministerin Elisabeth Borne geschrieben. Im Brief heisst es: «Neben der Stärkung der Attraktivität des Flughafens bietet der Bahnanschluss eine Alternative zur Strasse und trägt dazu bei, die Autobahn A 35 zu entlasten, die zu Spitzenzeiten sehr stark genutzt wird.»

Schillinger wartet auf einen Termin bei der Transportministerin. Die Senatorin ist Mitglied des Haut Comité système de transport ferroviaire, einer nationalen Kommission, die die Regierung in Eisenbahnfragen berät und die von Borne präsiert wird.

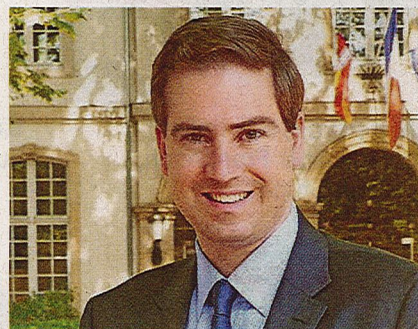
Als Vertrauter des langjährigen EAP-Verwaltungsratsmitglieds Jean-Marie Bockel hat der bürgerliche Député von Mulhouse, Olivier Becht, den Steuerstreit um den EAP verfolgt. Auch Becht hat Borne geschrieben. Er sagt: «Ich bin erstaunt, dass der Bahnanschluss als lokales, regionales und internationales Vorhaben im Bericht zu den grossen französischen Infrastrukturmassnahmen gelandet ist. Die Vorprojektstudien werden auch mit Geld aus der Schweiz und der EU finanziert.»

Becht hofft, dass der Bahnanschluss wieder als europäisches Projekt eingestuft wird. Sollte Paris trotzdem nicht finanzieren wollen, ist das für ihn noch lange nicht das Aus. «Dann müssen wir alternative Finanzierungsmöglichkeiten finden.» Denkbar sei, dass das Elsass im Rahmen einer neuen Gebietskörper-



Beim Flughafen-Terminal soll ein Bahnhof entstehen. Wenn der französische Staat sich an den Kosten nicht substantiell beteiligt, ist das Projekt gestorben.

KEYSTONE



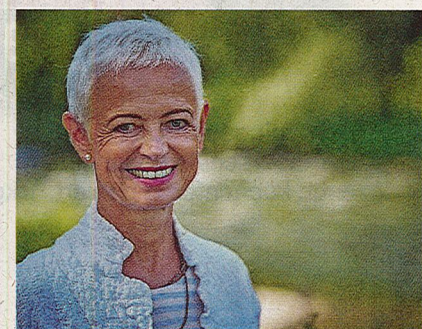
Olivier Becht, Député von Mulhouse.



Patricia Schillinger, Senatorin.



Jean Rottner, Präsident Grand Est.



Brigitte Klinkert, Präsidentin Haut-Rhin.

schaft die Autobahnen als Kompetenz erhalte. «Durch die Erhebung einer Maut liessen sich in einigen Jahren die 50 Millionen Euro finanzieren, die der Staat meines Wissens einmal für den Bahnanschluss vorgesehen hat.»

Geld für die Europastadt

Staatliche Gelder könne es auch im Rahmen des Programms geben, die Erreichbarkeit der Europastadt Strassburg zu verbessern. Mit Bahnanschluss wäre man in einer Stunde auf dem EAP.

Als bürgerlicher Präsident des Grand Est, der für den ÖV zuständig ist, wird Jean Rottner in Kürze mit der Regierung über den Bahnanschluss verhandeln. Er will sie überzeugen, dass hiermit der Alltag der Bürger verbessert

wird - erklärte Ziel Macrons. Ohne Geld aus Paris geht das nicht, das weiss auch Rottner. «Das Projekt erfordert ein starkes Engagement des französischen Staates und der Eidgenossenschaft.» Ähnlich tönt es bei Brigitte Klinkert, bürgerliche Präsidentin des Departements Haut-Rhin. Auch sie glaubt an den Flughafen-Bahnhof - «eine effiziente und moderne Alternative, unabdingbar für alle internationalen Flughäfen dieser Grösse.»

Wenig überrascht von den Tönen aus Paris zeigt sich Jean-Marie Zoëllé, bürgerlicher Maire von Saint-Louis. «Der Staat hat kein Geld und da setzt er andere Prioritäten. Wir müssen zuerst den Trassenverlauf klären und dann aber endlich die Finanzierung.»

KONKURRENZ

TGV Rhin-Rhône und Paris – Troyes ohne Finanzierung

Der EAP-Bahnanschluss ist nicht das einzige grosse Infrastrukturprojekt Ostfrankreichs, das laut Bericht Duron in absehbarer Zeit nicht finanziert wird. Der Bahnanschluss steht beim Ringen um die Gelder in Konkurrenz mit anderen Vorhaben. Eines davon ist der zweite Abschnitt des TGV Rhin-Rhône, die Verbindung von Basel über Mulhouse und Dijon nach Paris. Er soll laut Bericht erst nach 2038 gebaut werden. Die insgesamt 50 Kilometer würden 1,2 Milliarden Euro kosten. Schon vorher war das Vorhaben zum Leidwesen der Südsässen, die den TGV-Est zwi-

schen Strassburg und Paris mitfinanziert haben, auf 2030 verschoben worden. Der TGV Rhin-Rhône macht vor allem Sinn, wenn man ihn als europäische Verkehrsachse von Deutschland über Frankreich nach Spanien betrachtet. Massive politische Proteste hat der Verzicht auf die Elektrifizierung des Grossteils der Strecke Troyes – Paris provoziert. Hier geht es um Gesamtkosten von 320 Millionen Euro, von denen 190 Millionen Euro nicht mehr finanziert werden sollen. Troyes gehört zur neuen Grossregion Grand Est, Teil deren auch das Elsass ist. (PSC)