

Kommentar

Moralische Blindheit

Von Hansjörg Müller



Die Schweiz hat ihren Sommer-skandal: Seit am Sonntag bekannt wurde, dass der Badener Stadt-ammann und Aargauer Nationalrat

Gerü Müller Nacktfotos seiner selbst an eine mutmassliche Geliebte versendete, steht der politisch-mediale Komplex Kopf. «Üble Sache, Geri. Deine Integrität ruhe in Frieden», schrieb ein Parteikollege noch am Sonntagmorgen auf dem Twitter-Account der Aargauer Grünen und gab damit eine Meinung von sich, von der sich die Kantonalpartei als bald an gleicher Stelle distanzierte. Dass der angebliche Skandal tatsächlich ein solcher ist, muss bezweifelt werden: Natürlich ist die Affäre hochnotpeinlich, so wie das eben immer ist, wenn allzu Privates öffentlich wird. Solange sich aber der Vorwurf nicht erhärtet, Müller habe sein Amt missbraucht, um über die Bilder erneut exklusiv verfügen zu können, handelt es sich um eine private Angelegenheit.

Erschreckender als das Wissen um Existenz und Verbreitung Müllerscher Aktfotos ist die mangelnde Urteilskraft seiner Parteikollegen. Denn es ist offensichtlich, dass es um Müllers Integrität nicht erst seit Ende letzter Woche schlecht bestellt ist. Auf die Gefahr hin, als Langweiler, Besserwisser und Kleinkrämer gescholten zu werden, müssen wir noch einmal vom Verhältnis des Grünen-Politikers zu Israel reden. 2012 empfing Müller im Bundeshaus einen Vertreter der radi-

Niemals hat sich Geri Müller von der Hamas distanziert, nicht einmal dieser Tage.

kalislamischen Hamas, einer Terrororganisation, in deren Charta es heisst: «Die Stunde des Gerichts wird nicht kommen, bevor die Muslime nicht die Juden bekämpfen und töten, sodass sich die Juden hinter Bäumen und Steinen verstecken, und jeder Baum und Stein wird sagen: «Oh Muslim, oh Diener Allahs, ein Jude ist hinter mir, komm und töte ihn!» Palästina erstreckt sich für die Hamas vom Mittelmeer bis zum Jordan, für Israel hat es in ihren Plänen keinen Platz. Wer logisch denken kann, muss sehen, worauf eine Verwirklichung solcher Forderungen hinauslaufen würde: auf einen neuen Holocaust, dieses Mal im Nahen Osten. Niemals hat sich Müller deutlich von der Hamas distanziert, nicht einmal jetzt, da diese die Palästinenser im Gaza-Streifen als menschliche Schutzschilde missbraucht, um Israel vor der Welt an den Pranger stellen zu können. Die Schweiz streitet dieser Tage darüber, ob das Private politisch ist. Dabei sollte eines klar sein: Einer, der sich mit religiösen Fanatikern gemeinmacht, deren Ansichten denen der deutschen Nationalsozialisten gleichen, ist in seinen diversen Ämtern schon lange nicht mehr tragbar. Es erfordert ein bemerkenswertes Mass an moralischer Blindheit, dies nicht zu erkennen. Müllers Nacktfotos sind demgegenüber eine Petitesse.

hansjoerg.mueller@baz.ch Seite 3

Das Elend am Flughafen

Wird der EuroAirport französisch, drohen höhere Flugpreise und Jobverluste

Von Rahel Koerfgen

Basel/Bern. Im März noch zeichnete sich eine Lösung ab. Damals sah es nach einer Einigung in den schwierigen Verhandlungen darüber aus, welches Steuerrecht auf dem binationalen EuroAirport (EAP) gelten soll. «In den nächsten Wochen» würden die Schweiz und Frankreich eine Lösung finden, liess das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) verlauten. Die Schweiz hatte die Klärung der Steuerfrage zur Bedingung für eine mögliche Beteiligung am geplanten Bahnanschluss gemacht – auch wenn Philippe Richert, Präsident der Region Elsass, davor warnte, Bahnanschluss und Steuerfrage zu koppeln, weil Frankreich das als Vorwand nutzen könnte, seinen Anteil ganz zu streichen.

Paris ist empfindlich, Paris lässt sich nicht unter Druck setzen. Schon gar nicht von der Schweiz. Deshalb wohl ist nun eine Lösung in der Steuerfrage in weite Ferne gerückt, schlimmer noch: Der binationale Status des Flughafens ist in Gefahr.

Vergangenen Freitag liess Yves Rossier, der Staatssekretär des Aussendepartements, in Bern an einer Sitzung mit der Zollverwaltung, der Eidgenössischen Steuerverwaltung und Vertretern der Kantone Basel-Stadt und Baselland die Bombe platzen. Frankreich, so Rossier, habe signalisiert, dass es in der Causa EuroAirport auf dem Territorialprinzip beharre und sich unilaterale Massnahmen vorbehalte. Das hat die BaZ aus dem Umfeld des EDA erfahren.

Frankreich fährt die harte Linie

Die Konsequenz: Am Flughafen, der sich auf französischem Boden befindet, sollen in Zukunft die Besteuerung von Unternehmen, die Mehrwertsteuer und die Erhebung von Luftfahrtsteuern nach französischem Recht gelten. Der binationale Status des Flughafens, der weltweit einzigartig ist und seit 1949 durch einen franko-schweizerischen Staatsvertrag geregelt ist, wäre damit hinfällig und der Schweizer Sektor am Flughafen nicht mehr funktionsfähig. «Frankreich fährt die harte Linie, sieht dies als reines Steuerthema an. Der Entscheid wurde wohl aus fiskalischen Überlegungen gefällt, weil dies ein Plus an Steuereinnahmen für Paris bedeuten würde», mutmasst ein Insider.

Von offizieller Seite wollte das EDA den neuen Kurs Frankreichs gestern nicht bestätigen. Wohl aber der Basler Wirtschaftsminister Christoph Brutschin. «Es hätte erhebliche Konsequenzen, wenn Frankreich auf seinem Standpunkt beharrt. Ich bin sehr enttäuscht.» Die Schweiz laufe Gefahr, einen Landesflughafen zu verlieren, die Stadt und die Region Basel einen wichtigen Standortfaktor: «Eine Stadt ohne Flughafen kann für Unternehmen ein Argument sein, sich gegen eine Ansiedlung zu entscheiden.» Der Ausfall der



Bald nur noch «Départs»? Wenn der EuroAirport ganz französisch wird, hat dies nicht nur für Passagiere weitreichende Konsequenzen. Foto Keystone

Steuereinnahmen von Unternehmen wie Jet Aviation oder Amac, die im Schweizer Sektor des Flughafens angesiedelt sind und daraufhin unter französisches Recht fallen würden, ist derweil laut Brutschin «verschmerzbar, aber nicht ganz unbedeutend». Beziffern kann er dies im Moment nicht, «das ist zu früh». Fakt ist, dass der Grossteil von Umsatz und Gewinn auf der Plattform EAP – rund 80 Prozent – von Unternehmen erwirtschaftet werden, die im Schweizer Teil ansässig sind.

Für Brutschin besonders ärgerlich: Die Existenz der neuen Frachthalle auf Schweizer Seite, die im Januar in Betrieb gehen soll, wäre infrage gestellt. «Ich weiss nicht, ob Schweizer Unternehmen bereit wären, Flächen unter französischem Steuerrecht zu mieten, denn dann wäre die Frage Arbeitsrecht wieder auf dem Tisch.» Eingemietet hat sich etwa bereits Swisport International, die Produkte von Roche und Novartis transportiert.

Derzeit arbeiten rund 4500 Personen im Schweizer Sektor des EAP, sowohl im öffentlichen als auch im privatwirtschaftlichen Bereich. Die rund 70 Stellen öffentlicher Bediensteter seien nicht gefährdet, sagt Brutschin. So würden etwa die Zöllner an einem anderen Ort weiterbeschäftigt. Die Konsequenzen für Unternehmen könne er nicht abschätzen.

EasyJet legt Ausbau auf Eis

Beharrt Frankreich auf dem Territorialprinzip, würde das insbesondere die Passagiere treffen. Das Projekt Bahnanschluss, der 2020 in Betrieb genommen werden sollte, wäre damit auf Eis gelegt. «Wenn der EuroAirport ein französischer Regionalflughafen wäre, stellt sich die Frage, ob sich die Schweiz überhaupt noch finanziell daran beteiligen sollte», sagt Christoph Brutschin. Die Schweiz hätte rund 90 Millionen Franken an die Gesamtkosten von 350 Millionen beisteuern sollen.

Zudem würde das Fliegen ab dem EuroAirport teurer – die Luftfahrtsteuern, die Frankreich erheben will, belaufen sich auf rund zehn Franken pro abfliegenden Passagier. Die französische Luftfahrtbehörde DGAC wollte bereits ab dem 1. Juli 2014 die «taxe de l'aviation civile» sowie die «taxe de solidarité» auch von Airlines erheben.

EasyJet, mit einem Marktanteil von mehr als 50 Prozent stärkste Airline am EAP, müsste die Steuern auf die Flugpreise umwälzen, diese würden sich erhöhen – und das ist gar nicht im Sinne einer Billigairline. Entsprechend verärgert ist Thomas Haagensen, Chef von EasyJet Nordeuropa: «Für EasyJet würde die Aufgabe des binationalen Status einen Kostenschok bedeuten. Nicht nur wegen der Luftfahrtsteuer, sondern auch wegen diverser Anpassungen an das französische Steuerrecht.» Er erwarte, dass sich die Schweiz und Frankreich bald einigen würden. «Damit wir weiter in Basel ausbauen, brauchen wir Klarheit für die Zukunft. Solange dies nicht gegeben ist, warten wir ab und tätigen keine weiteren Investitionen mehr», sagt Haagensen.

Derzeit hat EasyJet neun Flugzeuge am EAP stationiert, dies würde vorerst so bestehen bleiben, so Haagensen. Man wolle nun abwarten und dann Entscheidungen fällen. Noch ist er aber guter Dinge. «Die Haltung Frankreichs macht wirtschaftlich gesehen überhaupt keinen Sinn. Es ist wie wenn man einem Motor, der gut läuft, kein Benzin mehr gibt.»

Verletzung des Staatsvertrags

Noch scheint tatsächlich nicht alles verloren. Dem Vernehmen nach wird das EDA in den nächsten Tagen nochmals das Gespräch mit Vertretern in Paris suchen. Brutschin zeigt sich allerdings pessimistisch: «Ich mache mir keine grossen Illusionen mehr.» Er schliesst nicht aus, dass sich die Schweiz an den Internationalen Gerichtshof wenden könnte; «Frankreich hat die Bedeutung des Staatsvertrags total ausgeblendet.» Denn dass Frankreich auf das Territorialprinzip beharrt, ist nicht rechtens: Der Staatsvertrag von 1949 besagt, dass der EAP eine französisch-schweizerische Unternehmung des öffentlichen Rechts ist. «Die französische Regierung und der schweizerische Bundesrat vereinbaren, gemeinsam einen Zivilflughafen, der den beteiligten Interessen dient, zu betreiben.» In Artikel 20 des Vertrags steht: «Jede Meinungsverschiedenheit (...), welche nicht auf dem Wege unmittelbarer Verhandlung zu beheben ist, kann auf Gesuch einer der beiden Regierungen dem Internationalen Gerichtshof unterbreitet werden.» Dieser Schritt sei «eine Variante, die durchaus diskutiert werden kann», so Brutschin.

Bis das Gericht urteilt, könnte es jedoch lange dauern. Und bis dahin zumindest bleibt der binationale Status des Flughafens erhalten.

Das Elsass soll es 2017 so nicht mehr geben

Paris plant die Zusammenlegung von 22 Departementen – das hätte Auswirkungen auf die Schweiz

Von Mischa Hauswirth

Strasbourg/Mulhouse. Inwieweit der Steuerstreit um den Flughafen Basel-Mulhouse mit einer in Frankreich geplanten Umstrukturierung der Departemente zusammenhängt, ist unklar. Doch die Regierung des französischen Präsidenten François Hollande und vor allem Premierminister Manuel Valls räumen dem Projekt hohe Priorität ein. Bis 2017 schon könnten dann die elsässischen Departements Haut-Rhin und Bas-Rhin ausgedient haben und in ein grösseres Gebilde übergehen. Grund: In Paris erachtet man die heutigen 22 Regionen als zu kleinformatig. Durch die Zusammenlegungen sollen die Gebiete wirtschaftlich gestärkt werden – dass damit historisch gewachsene Anbindungen neu definiert werden müssen, stört die Planer in Paris wenig.

Ganz anders im Elsass. Dort formiert sich Widerstand quer durch die Bevölkerung. Am Radio machen nicht bös gemeinte Witze über die künftigen



Grossregion. In Paris wird geplant, Lorraine, Elsass und Champagne-Ardenne zu vereinen.

Regionen Lorraine und Champagne-Ardenne die Runde. Und im Internet und über Demonstrationen formiert sich immer mehr Elsässer Widerstand gegen diese Reissbrettmassnahme von einem Pariser Schreibtisch.

Vor einer Woche erst hat Charles Buttner, Conseil Général des Departements Haut-Rhin, die neu gewählten Parlamentsabgeordneten aus Haut-Rhin aufgefordert, ihn wissen zu lassen, wie sie zum Regierungsprojekt stehen. Denn sie stimmen im Oktober über einen entsprechenden Gesetzestext ab, der die Fusion einleiten soll. In seinem Schreiben äussert Buttner seine grosse Sorge und fordert die Abgeordneten aus der Region im französischen Parlament auf, den Kampf gegen diesen Blödsinn aufzunehmen.

Mulhouse verliere an Bedeutung

Neu würde das Elsass den Regionen Lorraine und Champagne-Ardenne zugeteilt. Damit würden sich Gewichtung und Ausrichtung des Elsasses

ändern, das historisch wie sprachlich, aber auch durch viele Partnerschaftsverträge politisch eng mit dem deutschen Bundesland Baden-Württemberg und der Schweiz verbunden ist.

Zu den entschiedensten Gegnern gehört die regionalpatriotische Elsässer Organisation «Alsace d'abord» mit dem Präsidenten Jacques Cordonnier. Der französische Präsident François Hollande, Manuel Valls und die hohen Funktionäre in Paris seien dabei, eine brutale Territorial-Reform vorzubereiten, die alles zu zerstören droht, was in den vergangenen Jahren auf regionaler Ebene aufgebaut und erreicht worden sei, heisst es bei «Alsace d'abord».

Käme diese Gebietsfusion, würde Mulhouse seine Stellung und Bedeutung als wichtiges Zentrum einbüßen, denn die ganze Region würde dann auf Strasbourg oder Metz ausgerichtet. Was diese Umstrukturierung für die Schweizer Partner in den Kantonen bedeutet, ist offen, ebenso wie weit die heutigen Verträge noch gültig wären.

Paris bedroht den Euro-Airport

Steuern Französisches Finanzministerium verlangt Abgaben im Schweizer Flughafenteil



Die französischen Steuerpläne würden mit Sicherheit die Entwicklung des Euro-Airports stoppen. In der Abflughalle herrschte noch öfter gähnende Leere.

Quelle: KEYSTONE

von Peter Schenk

Schlechte Nachrichten für den Euro-Airport (EAP). Paris beharrt auf dem Territorialprinzip und verlangt, dass die Unternehmen und Fluggesellschaften im Schweizer Teil des Flughafens Mehrwert- und Unternehmenssteuern wie auch Flughafentaxen an Frankreich zahlen. Dies berichtete die «Basler Zeitung».

Die Zeitung berief sich auf Quellen aus dem Umfeld des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten (EDA). Darüber informiert habe Staatssekretär Yves Rossier an einer Sitzung mit der Zollverwaltung, der eidgenössischen Steuerverwaltung und Vertretern der Kantone Basel-Stadt und Baselland am vergangenen Freitag.

4500 Jobs im Schweizer Teil

Die französischen Pläne würden die weitere Entwicklung des Flughafens, der sich zwar in Frankreich befindet, aber einen binationalen Status hat, erheblich gefährden. 80 Prozent der

wirtschaftlichen Aktivitäten fallen im Schweizer Sektor an. Dort werden 4500 Personen beschäftigt. Ausserdem starten und landen 90 Prozent der Fluggesellschaften auf der Schweizer EAP-Seite. Easyjet, mit über 50 Prozent die wichtigste Fluggesellschaft, kündigte gegenüber der «BaZ» an, weitere Ausbaupläne vorerst auszusetzen.

Auch der Basler Wirtschaftsdirektor Christoph Brutschin zeigte sich pessimistisch. So sah er den binationalen Status des EAP gefährdet und betonte, dass auch der Bahnanschluss so keinen Sinn mache.

Endgültig entschieden ist die Steuerfrage allerdings noch nicht. So wies Bernd Menzinger, der stellvertretend für die Schweizer EAP-Unternehmen an der Sitzung teilnahm, gegenüber der bz darauf hin, dass es sich bei den Informationen aus Paris um einen nicht offiziellen Brief des Finanzministeriums handelt. Dieses sei für seine «sture Haltung» bekannt.

Menzinger bestätigte aber die verschiedenen Steuerforderungen des Ministeriums und kommentierte: «Das darf so auf keinen Fall kommen.» Er sah die Situation auch als Chance, jetzt endlich zu einer Regelung zu kommen.

Weiter Hoffnung auf Lösung

Laut Claus Wepler, Generalsekretär im Basler Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, wird der Bund jetzt in einer Gegenreaktion auf den Brief an Frankreich schreiben und versuchen, dass Gespräch wieder in Gang zu bringen. «Wir haben noch Hoffnung. Unser Ziel ist weiterhin eine pragmatische Lösung», sagte Wepler. Bernd Menzinger hatte auf der Sitzung zudem den Eindruck gewonnen, dass das EDA «in der Tat eine energische Haltung einnehmen» wolle. Das EDA selbst wollte die laufenden Verhandlungen nicht kommentieren.

Für Menzinger ist klar, dass die Franzosen vorwärts machen wollen. «Sie wollen bis spätestens im Oktober erneute Gespräche und drohen auch, die Steuern zum 1. Januar 2015 einzuführen», fuhr er fort. Als Vertreter der betroffenen Betriebe hatte Menzinger Anfang Juli gemeinsam mit Martin Dätwyler von der Handelskammer beider Basel in Paris Vertreter des Finanzministerium getroffen. Sie hatten dort eine Lösung vorgeschlagen, bei der Frankreich, bei Beibehaltung des Schweizer Steuerrechts, an den Steuereinnahmen im Schweizer EAP-Teil beteiligt würde. «Wir sind erfreut darüber, dass das EDA uns gebeten hat, unsere Lobbyarbeit fortzuführen», sagte Bernd Menzinger weiter.

Brief an François Hollande

Dieser Einsatz hat zwar den Brief des französischen Finanzministeriums nicht verhindert, aber immerhin Charles Buttner, Präsident des Generalrats Oberelsass, dazu bewogen, seinerseits an den französischen Präsidenten François Hollande zu schreiben.

In seinem Brief vom 1. August wies Buttner mit Nachdruck auf die wirtschaftliche Bedeutung des EAP für das Elsass hin und appellierte, hier eine Art Labor einer europäischer Wirtschaftszone einzurichten. Eine Antwort hat Buttner bisher noch nicht erhalten.

Steuerstreit

Paris attackiert Euro-Airport

Daniel Gerny, Basel 21.8.2014



Dem Euro-Airport Basel geht es wirtschaftlich gut, doch jetzt droht ein Bedeutungsverlust.

Easy Jet sistiert Ausbaupläne am Basler Flughafen. Das ist eine Reaktion auf Pläne aus Paris, das französische Steuerrecht entgegen einem Vertrag auch im Schweizer Sektor durchzusetzen. Politik und Wirtschaft beidseits der Grenze sind alarmiert.

Ein unbedeutender französischer Regionalflughafen, unweit der Schweizer Grenze zwar, aber fernab von Paris: Das ist das Zukunftsszenario, vor dem sich die Basler Wirtschaft fürchtet, falls Frankreich seine Ankündigung wahr macht und demnächst im schweizerischen Sektor Steuern nach französischem Recht erheben würde. Schon seit längerem sind die Verhandlungen zwischen Bern und Paris über den Status des Euro-Airport Basel-Mülhausen ins Stocken geraten. Doch nun sieht alles danach aus, als ob Frankreich nicht mehr mit sich reden liesse.

Binationaler Status bedroht

Während der Sommerferien hat Frankreich in einem Schreiben an die Schweiz unmissverständlich klargemacht, dass es in Steuerfragen auf dem Territorialprinzip beharrt. Der Basler Volkswirtschaftsdirektor Christoph Brutschin (sp.) bestätigt einen

entsprechenden Bericht der «Basler Zeitung». Frankreich will in Zukunft nicht nur Flughafentaxen und Gewinnsteuern nach eigenem Recht verlangen, sondern kündigt an, auf schweizerischem Zollgebiet auch französische Mehrwertsteuern zu erheben. Diese Forderung zielt im Kern auf den binationalen Status des Euro-Airport: Es ist kaum vorstellbar, dass die Schweiz am eigenen Zoll französische Steuern kassiert.

Der Flughafen Basel-Mülhausen befindet sich auf französischem Boden, obwohl er auch von der Schweiz betrieben wird und viele Firmen mit Sitz in der Schweiz präsent sind. Dieses Konstrukt geht auf 1949 zurück: Weil in der Schweiz der Platz fehlte, einigte man sich auf das Modell eines schweizerisch-französischen Flughafens auf französischem Boden. Auch wenn im alten Vertrag nicht alle Details geklärt sind, geht daraus klar hervor, dass das Ziel ein aus Sicht beider Länder prosperierender Flughafen ist.

In der Tat verzeichnet der Euro-Airport seit Jahren ein Wachstum. Alleine in den ersten vier Monaten dieses Jahres wurden sechs Prozent mehr Passagiere befördert als in der Vorjahresperiode. Heute sind zudem gegen 5000 Personen im schweizerischen Sektor beschäftigt – mehr als dreimal so viel wie auf französischer Seite. Der schweizerische Sektor ist für Unternehmen unter anderem wegen des Arbeits- und Steuerrechts interessant. Welche Zusatzbelastung die französischen Pläne in Franken ausgedrückt bedeuten würden, ist schwer abzuschätzen. Doch die Folgen zeichnen sich schon jetzt ab: Auf Anfrage bestätigt die Fluggesellschaft Easy Jet, die in Basel neun Flugzeuge stationiert hat, dass sie Ausbaupläne wegen des Streits vorerst auf Eis gelegt hat. Auch andere Firmen stehen laut der Basler Handelskammer auf der Bremse.

Elsass sieht Jobs bedroht

Dabei handelt es sich nicht um einen rein schweizerisch-französischen Zwist. Auch im Elsass, das wirtschaftlich ohnehin angeschlagen dasteht, fürchtet man sich vor den Folgen der französischen Steuerpolitik, unter anderem weil die meisten Euro-Airport-Angestellten im Elsass wohnen. In einem eindringlichen Schreiben an Staatspräsident François Hollande verlangte Charles Buttner, Präsident des Conseil général du Haut-Rhin, vor drei Wochen, Paris müsse die von schweizerischer Seite gemachten Vorschläge zur Beilegung der Angelegenheit auch im Interesse seiner Region erneut und «mit einem Geist der Offenheit» studieren. Aus Sicht von Buttner ist die Lage dringlich und die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens nicht zu unterschätzen. Ob die Botschaft aus dem Elsass in Paris auf offene Ohren stösst, ist jedoch unsicher. Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten äusserte sich auf Anfrage nicht über den Stand der Gespräche. Und Regierungsrat Brutschin sagt: «Es ist zu früh, um die Flinte ins Korn zu werfen, aber unsere Aufgabe ist anspruchsvoll.»

Eine Region steht unter Schock

Vertreter aus der Wirtschaft in Basel äussern grosses Unverständnis zur EuroAirport-Politik Frankreichs

Von Rahel Koerfgen

Basel/Mülhausen/Paris. Es ist ein Schreckensszenario. Wie in der BaZ gestern publik gemacht wurde, will Paris am gesamten EuroAirport (EAP) französisches Steuerrecht durchsetzen, entgegen der Abmachungen im franko-schweizerischen Staatsvertrag von 1949. Dies teilte das französische Aussenministerium vor wenigen Tagen dem Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) in Bern brieflich mit. Wenn Frankreich tatsächlich auf dem Territorialprinzip beharrt, würde das für Firmen, die sich im Schweizer Sektor des Flughafens befinden, bedeuten, dass sie fortan Unternehmenssteuern und Mehrwertsteuern nach französischem Recht bezahlen müssten.

Die Basler Wirtschaft ist geschockt. «Ein grosser Teil der 70 im Schweizer Teil des Flughafens ansässigen Unternehmen beschäftigt weniger als zehn Mitarbeiter», sagt Martin Dätwyler, Vizedirektor der Handelskammer beider Basel (HKBB). «Abgesehen davon, dass die zu entrichtenden Steuern viel höher ausfallen, würde die Änderung einen Mehraufwand bedeuten, den die wenigsten administrativ bewältigen und finanziell verkraften könnten. So kann man unmöglich rentabel produzieren.» Als Konsequenz würden die Firmen ihre Investitionen dreifach überprüfen, wenn nicht sogar stoppen, wie es etwa EasyJet bereits getan hat (BaZ von gestern). «Es wäre sehr schmerzhaft, mitansehen zu müssen, wenn eine derart prosperierende Plattform ausgebremst würde.»



So nah und doch so fern. Der EuroAirport (im Hintergrund) könnte für die lokale Wirtschaft zum Stolperstein werden. Foto Erich Meyer

Swissness als Verkaufsargument

Eine von den vielen kleineren Firmen, die im Schweizer Sektor tätig sind, ist die Air Service Basel. Das Unternehmen, das Jets von Privat- und Geschäftskunden aus aller Welt wartet und abfertigt, beschäftigt 36 Mitarbeitende. Das Geschäft laufe gut, so Geschäftsführer Claudio Lasagni. Sein bestes Verkaufsargument: «Swissness.» Viele seiner Kunden suchten explizit nach einer Schweizer Wartungsfirma. «Wir stehen für Schweizer Werte wie Zuverlässigkeit, Qualität und kundenorientiertes Verhalten. Wenn der Flugplatz rein französisch wird, ist es schwierig, dies als Verkaufsargument vorzubringen.»

Lasagni hat seine Firma bereits abgesichert, «weil die mangelnde Rechtssicherheit schon lange besteht». Er habe «frühzeitig Alternativszenarien ins Auge gefasst». So beteiligt sich seine Firma etwa an der Flugplatz Dübendorf AG. Hier plant er, verschiedene Dienstleistungen anzubieten. Auch ist Air Service in einem Joint Venture in Zürich-Kloten tätig und mit anderen Flughäfen in der Schweiz im Gespräch – welche, wollte Lasagni nicht sagen. «Dass wir gewisse Tätigkeiten weiter verlagern, ist im Falle eines rein französischen EuroAirports nicht ausgeschlossen.» Den Sitz verlegen muss Air Service

Basel allerdings nicht: Der Firmensitz befindet sich seit der Gründung in Basel-Stadt.

Das ist bei den meisten Unternehmen im Schweizer Teil des EAP nicht der Fall. Wenn Frankreich seine Drohungen wahr macht, müssten diese laut Dätwyler Arbeitsplätze reduzieren, im allerschlimmsten Fall den Standort gar aufgeben. «Das würde das Wirtschaftswachstum im Dreiländereck schwächen. Insgesamt hängen 27000 Arbeitsplätze in der Dreiländerregion direkt oder indirekt mit dem EuroAirport zusammen.» Zudem sei ein gut funktionierender Flughafen für eine Firma ein wichtiges Argument, ob sie sich ansiedelt oder nicht. «Die Erreichbarkeit gehört zu den wichtigsten Standortkriterien. Basel würde ohne Flughafen enorm leiden.» Grosse, weltweit operierende Unternehmen wie Novartis sind auf gute Anbindungen in der Nähe angewiesen. Der Pharmakonzern wollte sich gestern gegenüber der BaZ zum Thema jedoch nicht äussern.

Frust bei der Handelskammer

Dätwylers Frust über die «unerfreulich scharfe und nicht nachvollziehbare Antwort» des Aussenministeriums in Paris ist gross: «Wir haben bereits vor einem Jahr dem EDA einen Kompro-

missvorschlag in der Steuerfrage unterbreitet, aber offensichtlich wurde dieser von den Franzosen gar nicht erst eingehend betrachtet.» Das Problem liege nicht an den Elsässern, «das sind unsere Freunde, die dieselben Ziele verfolgen wie wir», sondern vielmehr an den Behörden in Paris.

Die HKBB hat für eine einfache Regelung plädiert, um den administrativen Aufwand und Mehrkosten für die Firmen zu vermeiden: Ein Teil der Einnahmen aus der Unternehmenssteuer der Firmen im Schweizer Sektor würden von der Schweiz nach Frankreich transferiert. «Davon hätten die französischen Gemeinden, die an den Flughafen grenzen, profitieren können», so Dätwyler weiter.

Weshalb Paris sich neuerdings absolut unkooperativ zeigt, den Bedürfnissen der Region Elsass kein Gehör schenkt (siehe Text unten) und auch keine Kompromissvorschläge akzeptiert, könnte an der aktuellen Wirtschaftslage im Lande liegen. «Die Entscheidungsschritte in Paris ist manchmal sehr seltsam, wenn es die Regionen betrifft», sagt ein deutscher Journalist, der sich seit Jahren mit dem politischen System Frankreichs beschäftigt. Er äussert sein Unverständnis darüber, dass die Behörden in Paris in dieser Sache

nicht die weitreichenden Konsequenzen, sondern lediglich die kurzfristigen Vorteile im Auge haben: «ein sattes Plus an Steuereinnahmen». Paris liesse ausser acht, dass rund 70 Prozent der Angestellten im Schweizer Sektor des EAP Franzosen seien – und diese mit einer Durchsetzung des französischen Steuerrechts Gefahr laufen, ihren Job zu verlieren. «Das Elsass ist – wirtschaftlich betrachtet – eine florierende Region in Frankreich. Die Jobverluste hätten negative Auswirkungen auf Konsum und weitere Ausgaben im eigenen Land. Frankreich schneidet sich damit ins eigene Fleisch.»

Frankreich unter enormem Druck

Die Stimmung in Paris ist schon seit Monaten gereizt; Frankreichs Wirtschaft befindet sich im freien Fall. Die sozialistische Regierung muss regelmässig schlechtere Wachstums- und Defizitzahlen bekannt geben, der Internationale Währungsfonds nennt die zweitgrösste Volkswirtschaft im Euro-Raum nur noch «Sorgenkind». Im zweiten Quartal dürfte das Wachstum nach Ansicht der Banque de France gerade mal bei 0,2 Prozent gelegen haben. Der französische Rechnungshof erwartet, dass das Defizit in diesem Jahr vier Prozent betragen wird – mindestens. In die-

ser schwierigen Situation ist jede Einnahmequelle willkommen. «Frankreich steht unter enormem Druck. Deshalb ist es wichtig, schnell zu handeln. Aussenminister Didier Burkhalter muss jetzt aktiv werden und die Nordwestschweiz als eine der wichtigsten Wirtschaftsregionen der Schweiz unterstützen», sagt Daniel Stolz, Präsident der Basler FDP und Nationalrat. Dätwyler von der HKBB ergänzt, dass die Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen und der Elsässer Politik «ab sofort» intensiver gestaltet werden müsse, damit man gemeinsam und mit «ebenso harten Positionen» in Paris vorstellig werden könne.

Das EDA wiederum wollte «zu den laufenden Verhandlungen» keine Stellung nehmen. Gespräche zwischen der Schweiz und Frankreich seien sehr wohl im Gange. «Für die Schweiz ist es zentral, die Binationalität – festgehalten in einem Staatsvertrag – und den dritten Landesflughafen zu erhalten», sagt EDA-Sprecherin Sonja Isella zur BaZ. Auch der Erhalt des Wirtschaftsstandortes und der Arbeitsplätze sei ein weiteres Ziel. «Mit diesen beiden Zielen vor Augen werden die Gespräche mit Frankreich geführt.» Bern hat nicht nur die Ziele, sondern auch das Schreckensszenario vor Augen.

«Der Flughafen ist ein Motor für die regionale Wirtschaft»

François Hollandes Steuererhöhungspläne für den gesamten EuroAirport verärgern auch elsässische Wirtschafts- und Behördenvertreter

Von Mischa Hauswirth

Mülhausen. Von offizieller Seite haben die Gemeinden sowie das Departement Haut-Rhin von dem Vorhaben des französischen Transportministeriums noch gar nichts mitbekommen. Aber hinter den Kulissen und auf dem Latrineweg kursieren die Gerüchte und Teilinformationen schon länger unter den Politikern, auch wenn kein offizielles Schreiben aus Paris in den lokalen Mairies eingetroffen ist.

Dass Paris auf dem gesamten EuroAirport (EAP) das französische Steuerrecht durchsetzen will (siehe auch Text oben), dürfte bei den Behörden und bei der Bevölkerung kaum Freunde finden. Das weiss auch Jean-Marie Zoellé, Maire der Gemeinde Saint-Louis. Dennoch äussert er sich vorsichtig. «Es handelt sich hier um eine Angelegenheit zwischen Bern und Paris, die müssen für das Problem eine Lösung finden», sagt er. «Aber wir rea-

gieren natürlich auf alle Veränderungen, die den Flughafen betreffen, sehr sensibel. Denn für uns in Saint-Louis ist der Wirtschaftsraum Basel eine Realität, auch wenn dies ein hoher Funktionsgrad in Paris anders sehen mag.»

Kopfschütteln löst der Entscheid des französischen Transportministeriums bei der Handelskammer Elsass Süd in Mülhausen aus. «Wir äussern uns nicht zu politischen Entscheiden, aber aus wirtschaftlicher Sicht teilen wir die Befürchtungen des basel-städtischen Regierungsrats Christoph Brutschin», sagt Jacques Droy, Direktor der Handelskammer Süd-Elsass Mulhouse.

Zur Erinnerung: Der Basler Wirtschaftsdirektor zeigte sich gegenüber der BaZ besorgt über die Absichtserklärungen aus Paris, weil sie Schweizer Firmen vor weiteren Investitionen am Flughafen abhalten und negative Folgen für den Wirtschaftsraum im Dreiländereck zu erwarten wären. Was für die Elsässer auf dem Spiel steht, sagt

Jacques Droy, Direktor der Kammer für Handel und Industrie Mulhouse und Süd-Elsass. «Wenn tatsächlich am gesamten EuroAirport französisches Steuerrecht eingeführt wird, dann wäre das sehr schädlich für die Wirtschaft», sagt Droy. «Der Flughafen ist ein Motor für die regionale Wirtschaft und von grosser Bedeutung.»

Die Kammer für Handel und Industrie Mulhouse/Süd-Elsass fordert den französischen Staat auf, aus ökonomischer Sicht alles zu unternehmen, dass die Firmen in der Region die besten Standortbedingungen vorfinden, und dass er weiter für Attraktivität sorgt. «Die Firmen stehen nicht nur in der Konkurrenz zu anderen Regionen in Frankreich, sondern auch im Wettbewerb mit Firmen im europäischen Raum sowie der Schweiz», sagt Droy.

Wenn der französische Präsident François Hollande mit seinen Umstrukturierungsplänen ernst macht, würde eine der negativen Folgen für das Elsass

Süd sein, dass Firmen den Standort aufgeben und wegziehen, sagt Droy. Vermutlich würde aber schon nur die Ankündigung von diesen Regeländerungen reichen. Zudem würde mit diesen Veränderungen ein Signal an international tätige Firmen gesendet, das kontraproduktiv für das gesamte Land wäre, so Droy. «Frankreich wäre kein konstanter und verlässlicher Partner mehr. Und Inkonzanz ist sehr negativ für die Wirtschaft.»

Kurzfristige Steuergewinne

Hinter vorgehaltener Hand wird vermutet, dass die geplanten Regionen-zusammenlegungen in Frankreich (réforme structurelle de l'organisation territoriale française) für den EAP-Entscheid mitverantwortlich sein könnten.

Beim Generalrat des Departements Haut-Rhin hat man die Flughafenpläne ebenfalls mitbekommen. «Wir verteidigen die aktuelle Situation, es hat bisher alles gut funktioniert», heisst es auf

Anfrage. «Beide Länder, Schweiz und Frankreich, haben ein Interesse daran, dass die heutige Lage beibehalten wird.» Vor 15 Tagen hat der Vorsteher des Departements Haut-Rhin, Charles Buttner, dem französischen Präsidenten François Hollande einen Brief geschrieben und ihn gebeten, das Elsass nicht weiter zu schwächen und von seinem Vorhaben abzusehen. Offensichtlich ist dies ohne Wirkung geblieben.

Der Maire von Saint-Louis hat eine grundsätzliche Frage an die «Technokraten» in Paris: «Wenn Frankreich Veränderungen plant, so würde mich interessieren, in welche Richtung Paris denn den Flughafen entwickeln möchte?»

Dahinter steckt die gleiche Botschaft, wie sie Charles Buttner formuliert hat: Ein funktionierendes System und ein wachsender Flughafen, von dem das gesamte Süd-Elsass profitiert, soll zugunsten von kurzfristigen Mehreinnahmen bei den Steuern geopfert werden.

BÂLE/MULHOUSE Transport aérien

L'EuroAirport en danger ?

Les pourparlers franco-suisses concernant la situation fiscale des entreprises suisses présentes sur le site de l'aéroport sont actuellement bloqués. Si aucune solution n'était trouvée, c'est toute l'économie de la région des Trois Pays qui serait menacée.

Les négociations entre la France et la Suisse sont au point mort. En cause : la situation fiscale des entreprises suisses présentes sur le site de l'EuroAirport. Bercy compte désormais soumettre l'aéroport au régime fiscal français en imposant notamment une taxe de l'aviation civile et une taxe de solidarité. Pour cela, le gouvernement français s'appuie sur le principe de territorialité.

La Suisse, de son côté, se réfère au contrat signé entre les deux pays en 1949. Ce dernier permet aux entreprises suisses, bien qu'installées sur le sol français, de bénéficier d'un régime fiscal et d'un droit du travail largement inspiré du droit helvétique.

Un poumon économique

« À ce jour, les résultats des négociations franco-suisses ne tiennent pas du tout compte du caractère binational exceptionnel de l'EuroAirport, ni de la situation particulière des entreprises », explique Django Betschart, représentant de la plate-forme de coordination des négociations côté suisse. « Ce bel exemple de coopération transfrontalière est en danger. » Dans une lettre datée du 1^{er} août, Charles Buttner, président du



easyJet a décidé de suspendre ses investissements sur la plateforme aéroportuaire.

PHOTO DNA - CÉLIA MICK

conseil général du Haut-Rhin, a alerté le président de la République, François Hollande, « de l'urgence de la situation et de l'importance de ce poumon économique pour notre territoire ». Il souhaite notamment que les ministères concernés étu-

dient les propositions faites par les entreprises suisses « avec bienveillance et avec un esprit d'ouverture ».

Les conséquences du blocage des négociations ne se sont pas fait attendre. easyJet a décidé de stopper ses investissements tant

que ces dernières ne prenaient pas un tournant plus favorable. En cas d'échec des négociations, il est peu probable que les entreprises suisses acceptent de louer des surfaces régies par le droit français. Or, 80 % du chiffre d'affaires et du bénéfice de

l'EuroAirport viennent d'entreprises basées en Suisse. C'est notamment le cas de Jet Aviation, d'Amac ou encore de Swisstop qui gère les transports des produits de Roche et Novartis.

Des conséquences pour la région des Trois Pays

La disparition de l'EuroAirport aurait également de lourdes conséquences pour la région des Trois Pays. « Cet aéroport contribue considérablement à l'attractivité du territoire alsacien », souligne Django Betschart.

Le projet de raccordement ferroviaire prévu en 2020 entre la ville de Saint-Louis et l'EuroAirport serait alors remis en cause, la Suisse participant au financement du projet estimé à 350 millions d'euros. La mise en route d'un terminal commercial pour Novartis et Roche dès 2015 serait également menacée. Le département suisse des affaires étrangères a fait part de sa volonté de renouer le dialogue au cours de ces prochains jours. De son côté, l'EuroAirport, par la voix de Viviane Gaskell, a indiqué que « la situation est préoccupante au vu des enjeux. Toutefois, nous restons optimistes car les deux États sont dans une situation de gagnant-gagnant ». Si aucune solution ne pouvait être trouvée par la voie diplomatique, la Suisse pourrait s'appuyer sur l'article 20 du contrat de 1949 et faire appel à la Cour internationale de justice. ■

CÉLIA MICK

Neue Zürcher Zeitung

Steuerstreit - Elsässer Aufstand am Basler Euro-Airport
Daniel Gerny, Basel 28.8.2014



Pläne aus Paris, ab 2015 auch im schweizerischen Sektor im Euro-Airport Steuern nach französischem Recht zu erheben, lösen im Elsass Besorgnis aus.

Pläne aus Paris, ab 2015 auch im schweizerischen Sektor im Euro-Airport Steuern nach französischem Recht zu erheben, lösen im Elsass Besorgnis aus. Nun ruhen die Hoffnungen auf der umgebildeten Regierung.

Patricia Schillinger sitzt für den Parti socialiste von François Hollande im französischen Senat, doch die finanzpolitischen Prinzipien der Pariser Regierung im Umgang mit dem Euro-Airport Basel-Mülhausen (EAP) hält auch sie für verfehlt. Zusammen mit anderen Abgeordneten des nationalen Parlaments und mit Bürgermeistern aus Elsässer Gemeinden protestierte sie am Dienstag vehement gegen den Plan, ab 1. Januar 2015 auch im schweizerischen Sektor des EAP Steuern nach französischem Recht zu erheben.

Umsatz auf Schweizer Seite

Im Sommer ist Paris in dieser Frage auf eine harte Linie umgeschwenkt und hat Bern in einem Brief darüber orientiert, dass kaum Verhandlungsspielraum bestehe. Der binationale Status des Flughafens ist damit in Gefahr. Die Besorgnis in der ganzen Region ist gross, wobei das Département Haut-Rhin, in dem der Flughafen liegt, besonders betroffen ist. Die meisten der 5000 Arbeitsplätze befinden sich im Schweizer Sektor des EAP, doch der grösste

Teil der Arbeitnehmer lebt in Frankreich. 80 Prozent des Umsatzes am EAP werden im Schweizer Sektor erwirtschaftet.

Ein Schwächung des EAP bedeute deshalb eine Schwächung des Elsass, betonten die politischen Vertreter deshalb an der Pressekonferenz im Flughafen in teilweise klaren Worten. Die Rede ist gar von einer «ökonomischen Katastrophe». Die schweizerische Seite trat bei dem Anlass nicht auf. Ein intensives Lobbying aus dem betroffenen Département soll die französische Regierung nun wachrütteln und zum Umdenken bewegen. Frankreich sei «hyperzentral» ausgerichtet, und im fernen Paris kenne man die Verhältnisse vor Ort kaum, meinte Charles Buttner, Präsident des Conseil général du Haut-Rhin. Es sei deshalb wichtig, dass der Administration die Bedeutung des EAP bewusst werde, der dank seinem einzigartigen Status hervorragend laufe.

Ob die Hoffnung auf ein Einlenken in Paris mehr als Zweckoptimismus einer ohnehin schon gebeutelten Region ist, ist schwer zu beurteilen. Aus Sicht der Vertreter des Elsass, die zumeist der UMP angehören, ist der harte Kurs vor allem auf die finanzielle Lage Frankreichs zurückzuführen. Nicht einmal aus dieser Optik sei das Vorgehen aber verständlich, da die Steuereinnahmen mit einer Rückstufung des EAP zurückgingen. Interessant ist vor diesem Hintergrund der Vorschlag aus der Schweiz, wonach in Zukunft ein Teil der im schweizerischen Sektor erhobenen Steuern an Frankreich abgeliefert werden könnte.

Gewisse Hoffnungen sind auch mit der Umbildung der französischen Regierung und insbesondere mit der Ablösung des dem linken Flügel zugeordneten Arnaud Montebourg verbunden, wie die Senatsabgeordnete Catherine Troendlé (UMP) erklärte. Der bisherige Verlauf zeigt immerhin, dass ein Meinungsumschwung rasch erfolgen kann. So kam für die Schweiz der einseitige Kurswechsel auf französischer Seite sehr überraschend, wie EDA-Staatssekretär Yves Rossier am Dienstag im Rahmen einer Veranstaltung in Basel sagte: Zuvor hatte sich eine Lösung abgezeichnet. Ob die harte Linie im Zusammenhang mit anderen Verhandlungsdossiers zu sehen sei, könne er nicht beurteilen, sagte Rossier.

Keine rein juristische Frage

Der Staatsvertrag von 1949 über den Flughafen lässt in Steuerfragen vieles offen, weshalb die juristische Lage der Schweiz nicht eindeutig ist. Es ist dennoch kaum vorstellbar, dass die Schweiz einwilligt, durch den eigenen Zoll französische Steuern einzutreiben. Die Zollverwaltung gibt dazu zwar keine Auskunft – zu heikel sei das Dossier. Doch es besteht kein Zweifel: Hält Frankreich in dieser Frage am Territorialprinzip fest, droht das Aus des binationalen Status am EAP – und damit das Ende einer 60-jährigen Erfolgsgeschichte.

Französische Politiker eilen Schweiz zu Hilfe

Flughafen Basel:

Alt Botschafter Thomas Borer vermittelt im Konflikt mit Paris



Der Schweizer Sektor am Euro-Airport in Basel-Mülhausen. Key/Georgios Kefalas

Paris will den Euroairport nach französischem Recht besteuern. Rund 70 Firmen mit 5000 Angestellten bangen um ihre Existenz. Der ehemalige Schweizer Botschafter Thomas Borer vermittelt zwischen den Unternehmen und der französischen Regierung. von Stefan Schmid

Claudine Schmid versteht nicht, was die französische Regierung in Paris mit ihrer harten Haltung gegenüber der Schweiz bezwecken will. «Seit Jahrzehnten funktioniert die bilaterale Zusammenarbeit am Flughafen Basel-Mülhausen gut», sagt die in Zürich wohnhafte Abgeordnete der französischen Nationalversammlung. «Auf dem Spiel stehen Tausende Arbeitsplätze, die vor allem von Franzosen besetzt werden.»

Schmid, die für die bürgerliche Oppositionspartei UMP im Pariser Parlament sitzt, trifft sich noch diese Woche mit einer Handvoll Abgeordneter aus dem benachbarten Elsass, um eine Intervention im Parlament vorzubereiten. «Wir wollen von der Regierung wissen, wie sie ihre

schädliche Haltung begründet.» Es brauche im seit über einem Jahr schwelenden Streit zwischen den beiden Ländern eine Lösung.

Auch im Elsass, das vom steten Ausbau des Flughafens wirtschaftlich massiv profitiert, ist die Mobilisierung gegen die Zentralregierung in Paris angelaufen. Heute Mittwoch findet am Flughafen eine Protestversammlung statt, zu der französische Mitglieder des Verwaltungsrats des Flughafens aufgerufen haben. In einem Brief an regionale Politiker und Bürgermeister warnen sie vor «potenziell verheerenden Konsequenzen», sollte Frankreich sein Steuerregime auf den Schweizer Teil ausdehnen. Es sei damit zu rechnen, dass Arbeitsplätze abgebaut würden und Investitionen ausblieben.

Linke Regierung verliert Geduld

Paris teilte dem in der Sache federführenden Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) in Bern diesen Sommer mit, dass Frankreich künftig auch im Schweizer Teil des binationalen Flughafens Mehrwertsteuern und Taxen nach französischem Recht erheben möchte. Dies würde für die rund 70 Firmen mit 5000 Angestellten eine Erhöhung der Abgabenlast und zusätzliche Bürokratie bedeuten. So liegt etwa die Mehrwertsteuer in Frankreich derzeit bei einem Abgabesatz von 20 Prozent. Hierzulande sind es hingegen nur 8 Prozent.

Die unilaterale Ausdehnung französischer Hoheitsrechte verstösst nach Schweizer Lesart gegen den Staatsvertrag von 1949. Darin ist der binationale Status des Flughafens Basel-Mülhausen geregelt. Passagiere aus der Schweiz können ohne Grenzübertritt abfliegen. Zudem profitieren sie von besseren Zollbestimmungen und tieferen Gebühren. Dies macht sich etwa die Billigfluglinie Easyjet zunutze, die am Euro-Airport massiv investierte und mittlerweile die Hälfte des Marktes beherrscht. Doch Easyjet hat weitere Investitionen als Folge des Streits bereits zurückgestellt.

Frankreich argumentiert derweil mit dem Territorialitätsprinzip. Da der Flughafen ganz auf französischem Staatsgebiet liege, sei Paris berechtigt, Steuern und Abgaben nach eigenem Recht zu erheben. Die harte Haltung gegenüber der Schweiz dürfte aber noch andere Gründe haben. «Der Staat ist hoch verschuldet. Die Regierung braucht Geld. Frankreich tritt deshalb in internationalen Verhandlungen generell unerbittlicher auf – auch gegenüber EU-Staaten», sagt Claudine Schmid. Anita Fetz, Basler SP-Ständerätin, deutet die französische Haltung als Retourkutsche für das vom Schweizer Parlament im Sommer abgelehnte Erbschaftssteuerabkommen. «Die Stimmung unter den französischen Politikern ist nicht sehr schweizfreundlich», sagt Fetz, die mit der Finanzdelegation im Mai in Paris weilte.

Thomas Borer vermittelt

Um die Interessen gegenüber Paris zu bündeln, haben die Unternehmen im Schweizer Sektor Thomas Borer als Vermittler und Berater engagiert. Der ehemalige Schweizer Botschafter in Berlin bestätigt entsprechende Informationen der «Nordwestschweiz».

Borer hat den Franzosen einen Kompromiss vorgelegt, wie der Konflikt gelöst werden könnte. Demnach soll Frankreich einen Teil der Steuereinnahmen der Unternehmen im Schweizer Sektor erhalten. Gewinnermittlung und Steuererhebung bleiben aber wie bisher in der Kompetenz der basel-städtischen Steuerverwaltung. Ziel müsse es sein, die positive wirtschaftliche Dynamik am Airport nicht abzuwürgen. Ob Paris auf die Vorschläge eingeht, ist offen.

Basler Zeitung

EuroAirport ist Vermächtnis tiefer Freundschaft

Von Kurt Tschan, Markus Somm und Michael Bahnerth. Aktualisiert am 05.09.2014

Espirit und Pragmatismus: Die Wirtschaftsdirektoren beider Basel, Christoph Brutschin und Thomas Weber, appellieren an den Geist der Gründerväter.



Gemeinsames Engagement: Christoph Brutschin (links) und Thomas Weber stehen mit Überzeugung hinter dem binationalen Charakter des Flughafens. Eine Alternative gibt es ihres Erachtens nicht.

Bild: Dominik Plüss

Wenn es um die Zukunft des Flughafens Basel-Mulhouse geht, zeigen die beiden Basel grosse Geschlossenheit. Dies dokumentiert die BaZ mit einem auf Deutsch und Französisch publizierten Gespräch. Auch nach der französischen Ankündigung, unilaterale Massnahmen zu ergreifen, glauben Christoph Brutschin und sein Baselbieter Amtskollege Thomas Weber an eine Zukunft der Binationalität. «Der Staatsvertrag besagt in Sinn und Geist, dass es sich um zwei Flughäfen auf demselben

Gebiet handelt», sagt Weber. Er sei zuversichtlich, dass man gemeinsam eine Lösung finden werde.

Nach Ansicht von Brutschin sind auf dem prosperierenden EuroAirport französischer Esprit und Schweizer Pragmatismus eine glückliche Verbindung eingegangen. Die Gründerväter hätten 1949 keine Politik gemacht. Sie waren überzeugt davon, unter Nachbarn eine gute Idee zu haben. «Wir Schweizer brachten das Geld, die Elsässer den Boden», sagt Brutschin. Er erachtet es deshalb als eine ehrenvolle Aufgabe, dieses Vermächtnis zu erneuern und Sorge dazu zu tragen. Hoffnung schöpfen die beiden Regierungsräte aus der Tatsache, dass das Elsass geschlossen hinter der Sache steht und jetzt selbst Druck auf Paris macht.

Die Lage am EuroAirport (EAP) ist ernster denn je. Gibt es überhaupt noch Verhandlungsspielraum mit Frankreich?

Christoph Brutschin: Im Moment gibt es keine Verhandlungen. Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) bereitet eine Antwort auf den Brief vom 18. Juli vor. Darin hatte Frankreich unilaterale Massnahmen angekündigt und auf dem Territorialprinzip bestanden. Die Vernehmlassung zu diesem Brief läuft. Allenfalls wird er bereits diese oder nächste Woche nach Paris geschickt. Post gibt es aber aus dem Elsass. Alle gewählten Volksvertreter aus dem Südelssass wenden sich darin direkt an Ministerpräsident Manuel Valls und seinen neuen Wirtschaftsminister Emmanuel Macron. Aber auch das Transportministerium wird die Aufforderung aus dem Elsass erhalten, Sorge zum binationalen Flughafen Basel-Mulhouse zu tragen. Es herrscht die Befürchtung, wirtschaftliche Aktivitäten könnten in den Grossraum Nancy abwandern. Im Weiteren gab es vom EDA dieser Tage Gespräche mit dem Generalsekretariat des französischen Aussenministeriums. Klares Signal aus Paris: Man will weiterverhandeln.

Was bezweckt Frankreich mit seiner gegenwärtigen Politik?

Brutschin: Ich erinnere mich an die Begegnung mit einem französischen Sekretär der alten Regierung in Basel, der unmissverständlich festgestellt hat, dass sich der Flughafen auf französischem Boden befindet. Und hier liegt das Problem. Es gibt hochrangige Politiker, die die Binationalität des Flughafens nicht akzeptieren.

Thomas Weber: Der EuroAirport ist eine Erfolgsgeschichte, weil wir hier – im Schweizer Sektor – tatsächlich wie in der Schweiz aktiv sein können: gute Rahmenbedingungen, vernünftige Steuern, unternehmerische Freiheiten. Davon haben nicht nur wir, sondern auch die Elsässer profitiert. Wir müssen es Paris so vermitteln: Der EuroAirport ist ein Erfolg, weil wir 65 Jahre friedlich und konstruktiv zusammengearbeitet haben. Französischer Esprit und Schweizer Pragmatismus sind eine glückliche Verbindung eingegangen.

Bis zum Frühjahr sah alles noch danach aus, als ob eine Lösung in Griffweite wäre. Dann kam im Juli die kalte Dusche.

Brutschin: Die genauen Gründe da-für kennen wir nicht. Unsere Abklärungen laufen und wir befinden uns deswegen in engem Kontakt mit unseren elsässischen Freunden. Zwei-fellos muss die Intervention aber auf Ministerebene erfolgt sein. An den Steuereinnahmen alleine kann es nicht liegen. Im Vordergrund stehen die Arbeitsplätze. Die Verkehrs- und die Logistikbranche haben traditionell kein grosses fiskalisches Potenzial.

Wie viel Wildwuchs gab es in der Vergangenheit am Flughafen.

Existierten Steuerlöcher?

Weber: Davon kann keine Rede sein. Aber sicher – die Firmen wurden nach schweizerischem Recht erfasst und dieses ist liberaler. Da der Staatsvertrag explizit von einem schweizerischen Sektor und Flughafen spricht, gibt es klar eine juristische Grundlage dafür, dass die Schweiz in ihrem Sektor die Mehrwertsteuer erhebt. Wenn die Schweiz also Zölle erhebt, steht ihr auch das Recht auf die damit verbundenen Steuern zu. Bei den Unternehmen ist es anders. Ein Flughafen kann auch ohne diese funktionieren. Deshalb sind wir bei diesen Abgaben bereit, auf Frankreich zuzugehen. Im Auge zu behalten sind sowohl die Firmen und Arbeitsplätze am EAP, als auch dessen volkswirtschaftliche Bedeutung für die ganze Region.

Muss man davon ausgehen, dass Frankreich die Verhältnisse am EAP in den letzten 65 Jahren nur widerwillig akzeptiert hat?

Brutschin: Seien wir ehrlich, in Paris realisierte man die Erfolgsgeschichte des EAP gar nicht. Das Interesse am Flughafen war gelinde gesagt bescheiden. Dann kam es aber zu einem arbeitsrechtlichen Fall mit Folgen. Ein elsässischer Mitarbeiter überwarf sich mit seinem Schweizer Chef. Es ging um die Vergütung von Überstunden. In letzter Instanz befand das französische Gericht, dass am EuroAirport französisches Recht gilt. Das hat die Lawine ins Rollen gebracht, und seitdem befinden wir uns in Paris auf dem Radar. Ich gebe zu, dass die Situation anspruchsvoller geworden ist. In arbeitsrechtlicher Hinsicht haben wir zweieinhalb Jahre um eine Einigung gerungen. Darauf gestützt können wir die Praxis mit Schweizer Arbeitsvertrag fortführen.

Sind wir Schweizer denn von Frankreich am Flughafen nur geduldet?

Weber: Sinn und Geist des Staatsvertrags besagt, dass es sich beim Flughafen Basel-Mulhouse um zwei Flughäfen auf demselben Gebiet handelt, einen schweizerischen Landesflughafen und einen französischen Regionalflughafen. Deshalb sagen wir zu Recht: Der EuroAirport ist der dritte Landesflughafen der Schweiz.

Will Frankreich die Schweiz jetzt drangsalieren oder kann noch auf Augenhöhe verhandelt werden?

Weber: Die Türe ist nicht zu. Wir nehmen Signale wahr, aber sie sind mit Bestimmtheit nicht lauter und auch nicht klarer geworden. Uns bleibt die Arbeit, die französischen Partner zu überzeugen und auf den gemeinsamen Willen der Flughafenspioniere hinzuweisen. Ich meine, dass der Geist von damals noch heute gilt.

Brutschin: Wenn es um die Grande Nation geht, stehen nicht Arbeitsplätze im Vordergrund – sondern die nationale Souveränität. Hier reagiert Frankreich sehr empfindlich und unser Bemühen besteht darin, Frankreich mit Nachdruck an unsere gemeinsamen kulturellen Wurzeln und Werte zu erinnern.

Weber: Innerhalb der EU wachsen die Spannungen. Die alte deutsch-französische Freundschaft ist unter Druck. Hier könnten wir vermitteln, hier könnten wir den Franzosen helfen, denn wir kennen beide Nachbarn seit Jahrhunderten sehr gut, sprechen beide Sprachen und schätzen beide Nachbarn gleichermaßen. Auch das ist ein Angebot, das wir Paris unterbreiten: Wir sind Spezialisten des Ausgleichs. Macht Gebrauch von uns!

Reichen denn zwei Landesflughäfen nicht aus. Zürich-Kloten ist in gut einer Stunde erreichbar?

Brutschin: Wir haben in den beiden Basel ein vitales Interesse am dritten Landesflughafen. Können wir diesen nicht mehr in der gleichen Form wie vorher betreiben, verliert unser Standort an Attraktivität und manche Unternehmen überlegen sich, ob sie wegziehen. Was vielen nicht bewusst ist: Sollten die Taxe d'aviation civile und Taxe Chirac durchgesetzt werden, wären die Schweizer Flugverkehrsrechte generell infrage gestellt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Bern hätte dann in Mulhouse nichts mehr zu sagen, die DGAC in Paris würde festlegen, welche Destinationen angefliegen werden können. Dass die Franzosen hier zum Teil andere Wünsche und Vorstellungen haben als wir Basler, liegt auf der Hand.

Weber: Die zweitgrösste Wirtschaftsregion der Schweiz und eine der grössten Metropolitanregionen Europas hätte plötzlich keinen eigenen Flughafen mehr. Ein Schreckensszenario, an das ich nicht denken will.

Brutschin: Die acht Schweizer Verwaltungsräte bemühen sich, die Bedürfnisse der Schweizer Wirtschaft zu berücksichtigen, während die Franzosen ihre legitimen Interessen einbringen. Es ist offensichtlich, dass hier Unterschiede auftreten: Für Frankreich sind die Ziele in Nordafrika wichtig, für uns die europäischen Wirtschaftszentren, wie etwa Brüssel oder London. Für Frankreich ist die Verbindung nach Paris essenziell, wir sind der Meinung, der TGV reiche vollends. Es sind produktive Diskussionen, die dem Flughafen helfen. Solche wären nicht mehr möglich, hätten wir Schweizer in Mulhouse nichts mehr beizutragen.

Eigene Steuerhoheit braucht es wohl auch für die Investitionssicherheit?

Brutschin: Dem ist so. Beim strategischen Entscheid, die neue Frachthalle für 40

Millionen Franken zu bauen, ging es auch darum, dass Expressfracht im Life-Sciences-Bereich nicht mehr ab Zürich-Kloten, sondern ab Basel geflogen wird. Uns fehlten bis jetzt klimaregulierte Lagermöglichkeiten. In Zukunft werden wir über solche verfügen.

Wie stünde es um den schweizerischen Zollsektor, wenn sich Frankreich im Steuerstreit durchsetzen sollte?

Brutschin: Ich glaube nicht, dass es dann noch einen solchen geben würde. Heute gehen Verzollung und Mehrwertsteuer Hand in Hand. Im anderen Fall würde die Verzollung auf Höhe des Casinos bei der Zollfreistrasse stattfinden. Der schweizerische Sektor würde faktisch ausgehöhlt. Er würde nur noch theoretisch bestehen, auf keinen Fall aber funktionieren. Mit dem Rückgang der Passagierzahlen würden die Frequenzen sinken, das Angebot ausgedünnt. Demgegenüber steht ein Wachstum in den letzten zehn Jahren. Wir werden 2014 über sechs Millionen Passagiere befördern. Ich frage mich auch, was dann aus den 1000 Beschäftigten aus der Schweiz am Flughafen wird.

Die Schweiz ist eine Drehscheibe in Europa. Wichtige Infrastrukturanlagen sind mit den ausländischen Nachbarn abgestimmt. Werden wir jetzt dafür bestraft, dass wir nicht der EU angehören und auch die Bilateralen anzweifeln?

Weber: Sollte die Meinung aufkommen, wir müssten Mauern um die Schweiz bauen, bin ich der Erste, der sie wegschaffen würde. Wir stehen ein für Kooperationen auf der ganzen Welt. Wirtschaftliche Verflechtungen sind aber von politischen zu trennen. Leider werden heute Infrastrukturprojekte zu stark politisiert. Ich setze mich dafür ein, dass Grenzgänger nach der Annahme der Masseneinwanderungs-Initiative nicht schlechtergestellt werden.

Brutschin: Die Gründerväter des Flughafens machten keine Politik. Sie waren überzeugt davon, unter Nachbarn eine gute Idee zu haben. Vier Jahre nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges wurde in Blotzheim ein wichtiges Zeichen für die französisch-schweizerische Freundschaft gesetzt. Wir Schweizer brachten das Geld, die Elsässer den Boden. Wir vertrauten uns so sehr, dass wir vertraglich gar nicht alles regeln wollten. Wäre es nicht eine ehrenvolle Aufgabe, dieses Vermächtnis zu erneuern und Sorge dazu zu tragen?

Wie weit sind Sie bereit, in den Verhandlungen zu gehen?

Brutschin: Der Gewinn am Flughafen wird anhand der Anteile der Flugrechte verteilt. Uns gehören 80 Prozent davon. Ich muss allerdings anfügen, dass wir auch das Risiko bei Verlusten tragen. Frankreich will nun die Hälfte des Gewinns, obwohl dies anders im Staatsvertrag geregelt ist. Hier blieben wir hart.

Sind alle Türen schon zugeschlagen?

Weber: Die Tür steht noch einen Spalt weit offen. Ich bin deshalb nicht ohne Hoffnung.

Brutschin: In Frankreich ist der August ein Ferienmonat, deshalb war es schwierig, in den Verhandlungen vorwärtszukommen. Erst jetzt kehren die Leute an die Arbeit zurück. Ausserdem wurde in Paris die Regierung neu gebildet, was ebenfalls zu Verzögerungen führt. Es werden also noch Wochen vergehen, bis sich etwas bewegt. Doch die Zeit drängt. Ziel muss es sein, dass die Aussenminister Didier Burkhalter und Laurent Fabius das Thema noch in diesem Jahr erörtern. Entscheidend ist, dass sich das Elsass in Paris Gehör verschafft. Es stehen auch seine Interessen auf dem Spiel. Doch hier machen wir uns keine Sorgen: Das Elsass steht geschlossen und sieht die Sache sehr ähnlich wie die beiden Basel.

Samstag, 6. September 2014

Die Schweiz verspielt ihre guten Karten im Steuerstreit um den Euro-Airport

Im Rechtsstreit um den Staatsvertrag steht Frankreich in schlechter Position. Die Schweiz nutzt den Vorteil aber nicht. Präsident des französischen Unterstützervereins Pierre Henner meint, die Schweiz solle härter und dynamischer verhandeln.

von Peter Schenk



Präsident des französischen Unterstützervereins Pierre Henner für den Euro-Airport.

Quelle: Roland Schmid

Im Steuerstreit um den Euro-Airport (EAP) ist die Schweiz gegenüber Frankreich in einer starken Position, aber sie merkt es nicht. «Der Staatsvertrag zum binationalen Status des Flughafens enthält eine Vielzahl von Argumenten, die die Schweizer Verhandlungsführer aber nicht nutzen», kritisiert Pierre Henner, Jurist, Unternehmensberater und Präsident des französischen Vereins «Association Française pour l'Euro-Airport».

In einer 15-seitigen Abhandlung, die in Abklärung mit weiteren Juristen entstanden ist und jetzt im Vorzimmer von Präsident François Hollande liegt, weist Henner nach, dass Paris seine Steuerforderungen an die schweizerischen Unternehmen und Fluggesellschaften auf dem EAP in einem Rechtsstreit nicht durchsetzen könnte. Das französische Aussenministerium hatte im Juli in einem Brief an Bern für Anfang 2015 die unilaterale Einführung von Steuern im Schweizer Teil des Flughafens angekündigt.

Tatsächlich wird die Regelung der Steuerfrage im Staatsvertrag nur in Aussicht gestellt. Zu einem Abkommen diesbezüglich ist es nie gekommen. «Frankreich kann seine Sicht der

Dinge deshalb nicht diktieren. Es braucht ein Abkommen mit der Schweiz», argumentiert Henner.

Schweizer Zollbezirk

«Frankreich hat im Staatsvertrag für den Schweizer Teil des Flughafens ausdrücklich auf bestimmte Rechte verzichtet. Es handelt sich um einen Schweizer Zollbezirk und eine extraterritoriale Enklave. Dort gilt Schweizer Recht. Das steht zwar nirgendwo so geschrieben, ist aber die logische Folge des Vertrags», fährt Henner fort. So sei in Artikel 1 des Staatsvertrags ausdrücklich festgehalten, dass der Flughafen unter Berücksichtigung der gegenseitigen Interessen betrieben wird. «Wenn Frankreich im Schweizer Teil aber Steuern erhebt, benachteiligt es die Schweiz», sagt Henner. Zudem hätte Paris in den letzten 20 Jahren keine Steuern von den Schweizer EAP-Firmen verlangt.

Können sich die Vertragspartner in einer Frage nicht einigen, kann einer von ihnen den Internationalen Gerichtshof in Den Haag anrufen – auch das ist im Staatsvertrag wörtlich festgehalten. Ein Rechtsstreit, der in der Steuerfrage aufschiebende Wirkung hätte, also den gegenwärtigen Zustand vorerst festschreibt, könnte Monate, wenn nicht Jahre dauern.

In einem Prozess wird es um die Interpretation des Staatsvertrags gehen und darum, die Frage zu klären, was die anfängliche Grundidee des Abkommens war. «Und das ist eindeutig. Die Politiker haben damals eine öffentliche internationale Einrichtung geschaffen. Deshalb wendet die Schweiz in ihrem Teil Schweizer Recht an», erklärt Pierre Henner.

Er verweist zudem auf einen zentralen Punkt, der in der derzeitigen Diskussion um den binationalen Status des Flughafens zu kurz gekommen ist: «Nach französischem Recht steht ein internationales Abkommen über nationalem Recht.» Ein neues Gesetz des Pariser Finanzministeriums wäre wirkungslos. Es brauche stattdessen ein Abkommen mit der Schweiz.

Kündigen wäre teuer für Paris

Kommt dies nicht zustande, hat Paris zwar immer noch die Möglichkeit, den Staatsvertrag mit einer Sechsmonatsfrist zu kündigen und den Flughafen aufzulösen, das aber wäre teuer. «Frankreich müsste in diesem Fall mehrere Hundert Millionen Euro Entschädigung an die Schweiz zahlen», warnt Henner. Da ausserdem 90 Prozent der Flüge unter Schweizer Recht abgewickelt werden, würden zusätzlich die Rücklagen des EAP zu diesem Anteil an die Schweiz fallen.

Beruhigen kann Henner die Fluggesellschaften des Schweizer Teils, zu denen auch der Hauptplayer Easyjet gehört, denen Paris schon letztes Jahr französische Landtaxen

angedroht hatte. So wird im Artikel 14 des Staatsvertrags festgehalten: «Jedes Schweizer oder französische Flugzeug unterliegt der jeweiligen nationalen Gesetzgebung.» Im Artikel 16 heisst es dann sogar: «Die Schweizer Flugzeuge auf dem Flughafen haben die gleichen Rechte wie auf einem Schweizer Flughafen».

Den Vorschlag der Plattform der Schweizer EAP-Betriebe, freiwillig einen Teil der Unternehmenssteuern nach Frankreich abzuführen, unterstützt Henner. Gezwungen dazu wären sie nach der rechtlichen Lage allerdings nicht.

Überhaupt hat Henner den Eindruck, dass die Schweizer Seite in den Verhandlungen zu früh einen Kompromiss angestrebt hätte. «Zuerst hätte man die rechtliche Ausgangslage klären und diskutieren müssen. Wir haben in Frankreich den Eindruck, dass die Schweizer Seite nicht hart und dynamisch genug verhandelt. Das wirkt fast unterwürfig. In Paris haben sie keine Ahnung vom binationalen Status des Euro-Airport.»