



Vorlage an den Landrat

Postulat von Jacqueline Halder "Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen und weitere Massnahmen auf dem EuroAirport" und von Alfred Zimmermann "Emissionsgebühren für schmutzige Flugzeuge" Vom 17. Dezember 2002

1. Einleitung

Der Landrat überwies das Postulat 1995/220 von Jacqueline Halder am 25. Januar 1996 an den Regierungsrat. Es hat folgenden Wortlaut:

Mit der geplanten Entwicklung des EuroAirports Basel-Mulhouse (EAP) werden, neben den höchst unerwünschten Lärmimmissionen, auch die durch den Flugverkehr verursachten Schadstoffemissionen zunehmen. Sie sind von lokaler und globaler Bedeutung. Wie das Lufthygieneamt beider Basel in seinem Synthesebericht vom Dez. 93 schreibt, werden die Emissionen des Flughafens für die Region zunehmend an Bedeutung gewinnen, während bei den übrigen Schadstoffverursachern (Haushalte und Industrie) mit einem rückläufigen Trend zu rechnen sei, da in diesem Bereich die getroffenen lufthygienischen Massnahmen zunehmend greifen würden.

Es bleibt also ein Sanierungsdefizit beim Verkehr und speziell auch beim Luftverkehr.

Der Luftreinhalteplan beider Basel sieht folgendes vor: "In der Diskussion um die zukünftigen Ausbaupläne des Regionalflughafens ist daher eine sorgfältige Abwägung zwischen den Interessen des Umweltschutzes und der Wirtschaft von vorrangiger Bedeutung. Als Mindestforderung muss gelten, dass die Luftbelastung durch den künftigen Betrieb des Flughafens nicht über den heutigen Stand wachsen darf." (S. B-24, Ziff. 2.5). Entsprechend wird in der Nachfolgestrategie des Lufthygieneamtes als Massnahme die Einführung emissionsabhängiger Landetaxen gefordert.

Moderne Flugzeuge verbrauchen weniger Treibstoff. Durch technische Massnahmen kann auch der Schadstoffausstoss vermindert werden. Damit die vorhandenen technischen Möglichkeiten auch ergriffen werden, sind Lenkungsmassnahmen notwendig, welche die Fluggesellschaften dazu bewegen werden, schadstoffarme Flugzeuge einzusetzen. Im Bundesamt für Zivilluftfahrt werden laut Auftrag des neuen Luftfahrtgesetzes Vorarbeiten zur Einführung von schadstoffabhängigen Landetaxen in Zürich-Kloten und in Genf ausgearbeitet. Aufgrund der speziellen Lage ist der EAP nicht davon betroffen.

Im Staatsvertrag zwischen Frankreich und der Schweiz vom 25.11.1950 werden dem Verwaltungsrat weitgehende Befugnisse übertragen. Dem Verwaltungsrat gehört ein Mitglied der Regierung des Kt. BL an, das in seiner Eigenschaft als Regierungsrat vor allem auch die Interessen der Wohnbevölkerung zu vertreten hat.

Wir bitten deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob auf den EuroAirport Basel-Mulhouse analog zu den lärmabhängigen Landetaxen, auch schadstoffabhängige Landetaxen erhoben werden können und
- ob der Regierungsvertreter im Verwaltungsrat des EAP sich angesichts des drohenden Ausbaus des Flughafens generell dafür einsetzen könnte, dass ein nach ökologischen Grundsätzen organisierter Betrieb stattfindet, welcher die Luft- und Lebensqualität der Region verbessert.

Am 11. Juni 1998 überwies der Landrat das Postulat 1997/169 von Alfred Zimmermann an den Regierungsrat. Es hat folgenden Wortlaut:

Der Flughafen Zürich-Kloten hat auf 1. September 1997 Emissionsabgaben für "schmutzige" Flugzeuge eingeführt. Gleichzeitig wurden die bisherigen gewichtabhängigen Landetaxen um 5% gesenkt. Diese Emissionsgebühr hat Lenkungscharakter und ist ertragsneutral.

Die "saubersten" Flugzeuge der Klasse 5 erhalten einen Bonus. Die stärksten Verschmutzer der Klassen 2 und 1 bezahlen 20% bzw. 40% Emissionsgebühr.

Der Flughafen Genf plant die Einführung einer solchen Emissionsgebühr auf Anfang 1998.

Um zu vermeiden, dass die schmutzigen Flugzeuge nach Basel-Mülhausen ausweichen - wie es heute bei den lärmintensiven Maschinen der Fall ist -, drängt sich auf dem EuroAirport eine vergleichbare Emissionsgebühr auf. Bekanntlich hat sich der neue Flughafendirektor für mehr Umweltschutz beim Flugbetrieb ausgesprochen.

Der Regierungsrat soll sich beim Verwaltungsrat des Flughafens Basel-Mülhausen für Emissionsgebühren mit Lenkungscharakter wie in Zürich und Genf einsetzen.

Beide Postulate betreffen die Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen. Der Vorstoss von Jacqueline Halder beinhaltet zudem die Frage, ob sich der Verwaltungsrat für ein nach ökologischen Grundsätzen organisierten Betrieb einsetzt.

2. Schadstoffabhängige Landetaxen

Der Verwaltungsrat des EuroAirports hat an seiner Sitzung vom 27. September 2002 die Einführung von schadstoffabhängigen Landetaxen auf den 1. Januar 2003 beschlossen. Die Landetaxen werden wie folgt angepasst:

- Die Neugestaltung der Landetaxen entspricht im wesentlichen dem in Anwendung befindlichen System der Flughäfen Zürich-Kloten und Genf-Cointrin.
- Das System ist ertragsneutral ausgestaltet (die Landegebühren werden insgesamt nicht erhöht).
- Die Betreiber von schadstoffarmen Flugzeugen profitieren von einer Reduktion der Landegebühren.
- Sämtliche Flugzeuge werden gemäss ihrem Schadstoffausstoss in fünf Kategorien eingeteilt. Die Anpassung der Landetaxen erfolgt nach dem Schema:

Schadstoff-Kategorie	Anpassung der Landetaxen
Klasse 1	+ 30%
Klasse 2	+ 20%
Klasse 3	+ 10%
Klasse 4	+ 5%
Klasse 5	Reduktion der Landetaxen gemäss den zusätzlichen Einnahmen

Die Klassifizierung richtet sich nach dem Emissionsausstoss der eingesetzten Triebwerke. Relevante Schadstoffe sind Stickoxide (NOx) und flüchtige Kohlenwasserstoffe (VOC).

Die Landegebühren für Flugzeuge der Kategorie 5 werden jährlich anhand der zu erwartenden Mehreinnahmen berechnet. Im nächsten Jahr können die Betreiber der schadstoffärmsten Flugzeuge mit einer Reduktion von 4% rechnen.

Der Verwaltungsrat ist damit den Forderungen der Postulate nachgekommen. Dies ist namentlich auf die Aktivitäten der Schweizer Verwaltungsratsmitglieder zurück zu führen. Nach schwierigen Verhandlungen ist in Zusammenarbeit mit den französischen und schweizerischen Aufsichtsbehörden ein Modell gefunden worden, das den Anliegen des Umweltschutzes gerecht wird, ohne zu Wettbewerbsnachteilen für den EAP zu führen. In Frankreich sind solche Landetaxen bisher unbekannt. Der EAP ist der erste Flughafen auf französischem Territorium, der schadstoffabhängige Landetaxen einführt. Von der neuen Regelung profitieren aufgrund ihrer modernen Flotte Linienfluggesellschaften wie die Swiss, die Lufthansa und die Air France. Mit einer Erhöhung der Landegebühren müssen in erster Linie Fracht- und Chartergesellschaften rechnen.

3. Organisation des EuroAirports nach ökologischen Kriterien

Das Postulat von Jacqueline Halder fragt, "ob der Regierungsvertreter im Verwaltungsrat des EAP sich angesichts des drohenden Ausbaus des Flughafens generell dafür einsetzen könnte, dass ein nach ökologischen Grundsätzen organisierter Betrieb stattfindet, welcher die Luft- und Lebensqualität der Region verbessert."

Nachstehend wird ein Überblick über die wichtigsten Massnahmen des EAP im Umweltbereich aufgezeigt.

3.1. Umweltcharta

Schon im Jahre 1996 hat sich der EAP mit Erlass der Umweltcharta verpflichtet, alle Umweltprobleme in ihrer Gesamtheit anzugehen und Lösungen im Dialog und in Zusammenarbeit mit allen Betroffenen zu finden. Die Umweltcharta des Flughafens bildet somit die Grundlage für eine langfri-

stige Partnerschaft zwischen dem Flughafen und seinen Nachbarn. Sie ist in Absprache mit den Behörden, kommunalen Körperschaften, Fluggesellschaften und Vertretern der umliegenden Bevölkerung ausgearbeitet und im September 1996 veröffentlicht worden. Der EAP hat sich mit dieser Umweltcharta umfangreiche Ziele in allen Umweltbelangen und in der Kommunikation mit den Anwohnerinnen und Anwohnern gesetzt.

3.2. Kontrolle von Umweltauflagen durch den Regierungsrat

Die Einhaltung der zentralen Umweltinteressen sind mit der Gewährung des Investitionsbeitrages des Kantons Basel-Landschaft zum Ausbau des Flughafens verknüpft (LRV Nr. 1998-145: Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen). Der Regierungsrat überprüft zusammen mit der Regierung des Kantons Basel-Stadt die Einhaltung der Auflagen im Zuge der tran-chenweisen Auszahlung des Beitrages.

3.3. Trinationale Umweltkommission

Am 23. September 2002 hat erstmals die Trinationale Umweltkommission getagt. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, die Informationspolitik zu verbessern, das grenzüberschreitende Verständnis zu fördern, die Vertretung von gemeinsamen, regionalen Interessen zu verbessern und zu vereinheitlichen und - soweit es die rechtlichen Rahmenbedingungen erlauben - ausgewogene Lösungen in grenzüberschreitenden Problemen zu finden. Neben Repräsentanten der Regierungen, von Fachkommissionen und der Wirtschaft sind auch die betroffenen Anrainergemeinden vertreten, wodurch eine breit gefächerte Interessensvertretung gewährleistet ist. Dadurch soll sie ein wichtiges Instrument zur weiteren Verbesserung der Umweltpolitik des EAP werden.

3.4. Übersicht über die Tätigkeiten des EAP in Umweltbelangen

Neben der Erfüllung eben erwähnter Umweltauflagen konnte der EAP weitere Verbesserungen realisieren:

- Betrieb der Vorbehandlungsanlage für Industrieabwässer
- Ständige Qualitätskontrolle des Grundwassers
- Einführung von Restriktionen für Kapitel II Jets ab dem 1. April 1998
- Betrieb des modernen Umwelterfassungssystems "C.I.E.M.A.S"
- Reduktion der Direktstarts auf maximal acht Jet-Flugzeuge pro Tag im Jahresdurchschnitt ab 1. Juli 1998
- Verlängerung der Ost-/West-Piste um 220 Meter (weitere Berichterstattung des Regierungsrates via Postulat von Alfred Zimmermann 2001/210 "Verstärkte Benutzung der Ost-/West-Piste).
- Mitbeteiligung an der Erstellung eines Schienenanschlusses
- Keine Motorenprüfläufe ausserhalb des Lärmschutzhangars (Silencer) zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr sowie am Sonntag seit 1. Januar 2001
- Ausdehnung der Sperrzeit für die Flugzeuge des Kapitels II ICAO auf 20.00 Uhr bis 07.00 Uhr ausgedehnt ab 1. April 2001

- Erarbeitung und Publikation der Risikoanalyse (weitere Berichterstattung des Regierungsrates in der Beantwortung des Postulats von Alfred Zimmermann 2001/218 "Forderungen aus der Risikoanalyse des Flughafens. Die Risikoanalyse wird derzeit durch das Sicherheitsinspektorat und die dazugehörige Kommission überprüft.)
- Verschieben der Flugzeuge zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr nur noch mit einem Traktor seit dem 1. Juli 2001
- Wesentliche Verbesserung der Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Bahnhof SBB und dem EAP seit Sommer 2001
- Vollwertige Mitgliedschaft des Kantons Basel-Landschaft in der Fluglärmkommission seit dem 1. Juli 2001
- Aussperrung der lärmigsten Flugzeuge des Kapitel III ICAO in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr ab 1. Dezember 2001
- Aufbereitung des gesammelten Regenwassers (realisierte Massnahmen für rund 2,3 Mio. CHF, bis Ende 2001)
- Verringerung des Wasserverbrauchs durch Sammlung von Brunnenwasser
- Verringerung des Abfalls (Reduktion von 4% im Jahr 2001)
- Startverbot am Tag wie bei Nacht für alle Kapitel II Flugzeuge seit dem 1. April 2002
- Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen 2002 per 1. Januar 2003 mit VR-Beschluss vom 27. September 2002
- Mitarbeit zum Erlass eines Arrêté ministériel, welches die Sanktionierung von Verstössen gegen die Betriebsvorschriften erlaubt (Einführung noch im Jahr 2002 geplant)

4. Schlussfolgerungen

Der umfangreiche Massnahmenkatalog verdeutlicht, dass der EAP andauernd bestrebt ist, seine Umweltverträglichkeit zu verbessern. Über seine Tätigkeiten und die über umweltrelevanten Daten wird die Öffentlichkeit laufend und transparent informiert. Damit erfüllt der EAP die Anforderungen nach einer möglichst umweltschonenden Betriebsführung. Natürlich ist der Umsetzungsprozess nicht abgeschlossen. Laufend ist die Einführung weiteren Massnahmen zu prüfen und der Wirkungsgrad bestehender zu kontrollieren. Die umweltschonende Betriebsführung ist eine Daueraufgabe und die Vertreter des Kantons Basel-Landschaft im Verwaltungsrat des EAP setzen sich für deren Erfüllung entsprechend ein.

5. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die Postulate 1995/220 und 1997/169 abzuschreiben.

Liestal, 17. Dezember 2002

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

die Präsidentin: Schneider-Kenel

der 2. Landschreiber: Achermann