



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2015-230](#) von Roman Klauser, SVP, vom 4. Juni 2015: Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen

Datum: 1. September 2015

Nummer: 2015-230

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2015/230](#) von Roman Klauser, SVP, vom 4. Juni 2015: Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen

vom 01. September 2015

1. Ausgangslage

Am 4. Juni 2015 reichte Roman Klauser mit drei Mitunterzeichneten die Interpellation [2015/230](#) betreffend Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen mit folgendem Wortlaut ein:

Gerne bitte ich den Regierungsrat um die schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen:

1. *Wie hoch sind die jährlichen Lärm- und Umwelt-Lenkungsabgaben (bzw. welchen wirtschaftlichen Wert haben allfällig nicht-gewährte Lärm- und Umweltrabatte), die der Flughafen Basel-Mülhausen von Passagieren, Airlines und weiteren Dritten einnimmt?*
 - a. *Für welchen Zweck werden diese verwendet?*
 - b. *Werden diese Lenkungsabgaben für Lärmschutzmassnahmen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft verwendet?*
 - c. *Wenn nein, weshalb nicht?*
2. *Hat der Kanton Basel-Landschaft bereits einmal eine Gewinnausschüttung von der Betreibergesellschaft des Flughafens Basel-Mülhausen erhalten?*
 - a. *Weshalb nicht?*
3. *Wird sich der Regierungsrat in den laufenden Verhandlungen dafür einsetzen, dass der Kanton Basel-Landschaft wie der Kanton Basel-Stadt an den Steuereinnahmen im schweizerischen Sektor des Flughafens Basel Mülhausen beteiligt wird?*
 - a. *Wenn nein, wieso nicht?*
4. *Auf welchen Betrag belaufen sich die jährlichen Steuereinnahmen des Kantons Basel-Landschaft von Unternehmen, Airlines und Frachtdienstleitern, die vom schweizerischen Sektor des Flughafens Basel-Mülhausen aus operieren?*
5. *Wie hoch ist der steuerliche Ertrag für Kanton und Gemeinden aus dem Eigenmietwert und aus den versteuerten Liegenschaftserträgen im von den vom Fluglärm am stärksten belasteten fünf Gemeinden unseres Kantons?*

6. *Weshalb lässt der Flughafen regelmässig zu, dass bis kurz vor Mitternacht Flugzeuge über den Kanton Basel-Landschaft an- und abfliegen können?*
 - a. *Wie setzt sich der Regierungsrat dafür ein, dass – wie versprochen – am Flughafen Basel-Mülhausen mindestens die gleichen Betriebszeiten wie am Flughafen Zürich gelten?*

7. *Welche Rechtsgrundlage hat das Abkommen betreffend HOC-Südstarts direkt aus dem Jahre 1998?*
 - a. *Ist dieses Abkommen für die französischen Behörden und den Flughafen Basel-Mülhausen rechtlich verbindlich?*
 - b. *Könnte ein solches Abkommen auch geschlossen werden, um den Kanton Basel-Landschaft mit anderen An- und Abflugverfahren vom Fluglärm zu entlasten?*
 - c. *Wenn nein, weshalb nicht?*

8. *Stimmt es, dass sich seit der Einführung der Areal Navigation (RNAV) im letzten August die Abflüge nach Prozedur LUMEL noch stärker über dem Kanton Basel-Landschaft konzentrieren und dass unser Kanton von Fluglärm noch mehr betroffen ist?*
 - a. *Was hat der Regierungsrat alles dagegen unternommen?*
 - b. *Wie wirkt sich die neue Routenführung auf das Gruppenrisiko im betroffenen Gebiet aus?*

2. Einleitende Bemerkungen

Die Interpellation beinhaltet auch Fragestellungen, welche vom Regierungsrat nicht selbst beantwortet werden können. Der EuroAirport wurde deshalb um einen Mitbericht ersucht.

Der Euroairport basiert auf einem französisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 4. Juli 1949, und es handelt sich dabei um eine mit dem Namen „Flughafen Basel-Mulhouse“ gegründete öffentlich-rechtliche Unternehmung. Der Flughafen liegt vollumfänglich auf französischem Boden, der unentgeltlich eingebracht worden ist. Im Gegenzug wurde der seinerzeitige Bau und Ausbau des Flughafens zu einem überwiegenden Teil aus öffentlichen Mitteln finanziert, welche der Kanton Basel-Stadt bereit gestellt hat, während der Bund einen relativ untergeordneten Beitrag leistete. Erst mit Beschluss vom 14. Juni 1999 hat der Landrat auch einem Investitionsbeitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Flughafen Basel-Mulhouse zugestimmt.

Der Verwaltungsrat der öffentlich-rechtlichen Unternehmung umfasst 16 Mitglieder, welche sich je hälftig aus französischen und schweizerischen Staatsangehörigen zusammensetzt. Der Kanton Basel-Landschaft hat Anspruch auf zwei Verwaltungsratssitze.

Gemäss dem Staatsvertrag untersteht der Flughafen dem französischen Recht, und Ausnahmen gelten nur, sofern der Staatsvertrag und seine Anhänge abweichende Bestimmungen vorsehen. Dies trifft insbesondere im Bereich des der schweizerischen Kontrolle vorbehaltenen Gebietes des Flughafens zu, wo für die Kontrolle der Reisenden und der Güter die schweizerischen Behörden schweizerisches Recht anwenden.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie hoch sind die jährlichen Lärm- und Umwelt-Lenkungsabgaben (bzw. welchen wirtschaftlichen Wert haben allfällig nicht-gewährte Lärm- und Umweltrabatte), die der Flughafen Basel-Mülhausen von Passagieren, Airlines und weiteren Dritten einnimmt?*
 - a. *Für welchen Zweck werden diese verwendet?*
 - b. *Werden diese Lenkungsabgaben für Lärmschutzmassnahmen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft verwendet?*
 - c. *Wenn nein, weshalb nicht?*

Folgende Gebühren am EuroAirport beinhalten eine Lärmkomponente:

- Landegebühen:

Bei der Berechnung der Landegebühen wird nicht nur das Flugzeuggewicht berücksichtigt, sondern auch die Lärmklasse, d.h. lärmigere Flugzeuge (gemäss einem sog. ACI Aircraft Noise Rating Index) werden mit einer höheren Landegebühr belastet.

- Lärmgebühren:

Seit dem Jahr 2005 wird auf sämtlichen Starts eine sog. Lärmgebühr erhoben. Die Höhe dieser Gebühr ist abhängig vom Flugzeuggewicht, von der Lärmklasse und von der Startzeit. Die Lärmgebühr dient eigentlich zur Finanzierung von Schallschutzmassnahmen an Gebäuden. Nur auf französischem Gebiet werden Immissionsgrenzwerte überschritten, und nur auf solche Liegenschaften, die sich in den entsprechenden Zonen des Lärmschutzplanes befinden, werden finanzielle Unterstützungen gewährt. Offenbar wurde ein Angebot des EuroAirport, auch eine entsprechende Unterstützung für Schallschutzmassnahmen auf schweizerischem Territorium im Sinne einer Gleichbehandlung auszuweiten, gemäss Auskunft des EuroAirport von der Gemeinde Allschwil abgelehnt.

Die Einnahmen aus der Lärmgebühr haben sich in der Zeit zwischen 2005 und 2014 auf rund 3.2 Mio. Euro belaufen. Diese Einnahmen wurden vollumfänglich für die genannten Schallschutzmassnahmen an Gebäuden verwendet.

- Zuschläge/Rabatte für Starts und Landungen in sensiblen Zeiten:

Mit dem Ziel, Anreiz für die Fluggesellschaften zu schaffen, Flüge in Tageszeiten zu legen und leise Maschinen einzusetzen, beschloss der Verwaltungsrat des EuroAirport im Dezember 2008 die Einführung einer Zusatzgebühr für Starts und Landungen in sensiblen Zeiten bzw. einen Rabatt auf die Landegebühr ausserhalb der Nachtstunden.

Die Höhe der Zuschläge ist abhängig von der Tagesstunde (Zuschläge zwischen 5.00 bis 6.00 Uhr und zwischen 22.00 und 24.00 Uhr), der Lärmklasse des Flugzeugs und dem Wochentag. Die Zusatzgebühren für Starts und Landungen in sensiblen Zeiten und die Rabatte ausserhalb der Nachtstunden wirken sich im Ergebnis für den EuroAirport ertragsneutral aus.

2. *Hat der Kanton Basel-Landschaft bereits einmal eine Gewinnausschüttung von der Betreibergesellschaft des Flughafens Basel-Mülhausen erhalten?*
 - a. *Weshalb nicht?*

Gemäss der Zusammenarbeitsvereinbarung wird der auf die Schweiz entfallende Anteil einer allfälligen Gewinnausschüttung zwischen dem Bund und dem Kanton Basel-Stadt nach Massgabe der geleisteten Unterstützungsbeiträge an den EuroAirport geteilt. Der Kanton Basel-Landschaft muss sich im Gegenzug nicht an einer eventuellen Verlustdeckung beteiligen. In der Vergangenheit wurden überhaupt noch nie Gewinnausschüttungen vorgenommen, weder an Frankreich, noch an den Bund oder an den Kanton Basel-Stadt.

3. *Wird sich der Regierungsrat in den laufenden Verhandlungen dafür einsetzen, dass der Kanton Basel-Landschaft wie der Kanton Basel-Stadt an den Steuereinnahmen im schweizerischen Sektor des Flughafens Basel Mülhausen beteiligt wird?*
- a. *Wenn nein, wieso nicht?*

Es wurde bereits dargelegt, dass für den auf französischem Territorium liegenden EuroAirport vorbehaltlich spezieller Regelungen französisches Recht gilt.

Während gemäss Auskunft der Steuerverwaltung des Kantons Basel-Stadt diese auf dem Gebiet des Schweizerischen Sektors des EuroAirport Steuern von den dort tätigen Unternehmen erheben darf, hat der Kanton Basel-Landschaft keine Besteuerungshoheit auf dem Flughafen. Die laufenden Verhandlungen im Steuerstreit mit Frankreich werden mit Bestimmtheit nicht dazu führen, dass das in die Schweiz fliessende Steuersubstrat zunehmen wird. Verhandlungspartner sind im Übrigen die Schweizerische Eidgenossenschaft und Frankreich. Bezüglich des Steuersubstrats ist nur der Kanton Basel-Stadt betroffen, nicht aber Basel-Landschaft, weshalb es auch nicht opportun ist, dass der Kanton Basel-Landschaft respektive Forderungen stellt.

4. *Auf welchen Betrag belaufen sich die jährlichen Steuereinnahmen des Kantons Basel-Landschaft von Unternehmen, Airlines und Frachtdienstleitern, die vom schweizerischen Sektor des Flughafens Basel-Mülhausen aus operieren?*

Mangels Steuerhoheit auf dem Territorium des EuroAirport werden von dort für den Kanton Basel-Landschaft keine direkten Steuereinnahmen generiert.

5. *Wie hoch ist der steuerliche Ertrag für Kanton und Gemeinden aus dem Eigenmietwert und aus den versteuerten Liegenschaftserträgen im von den vom Fluglärm am stärksten belasteten fünf Gemeinden unseres Kantons?*

Für die Ertragsermittlung wurden die Werte der Gemeinden Allschwil, Schönenbuch, Binningen, Oberwil und Reinach beigezogen. Der Netto-Liegenschaftsertrag, d.h. unter Berücksichtigung des Liegenschaftsunterhalts und der Hypothekarzinsen, beträgt für die fünf Gemeinden bei einer Hochrechnung der statistisch auswertbaren Daten aus den Jahren 2009 bis 2011 Grössenordnung CHF 41 bis 44 Mio. Bei einem angenommenen durchschnittlichen Grenzsteuersatz von ca. 15% und einem entsprechenden mittleren Gemeindesteuerfuss von 51.5% führt dies für den Kanton und die 5 Gemeinden zu einem Einkommensteuerertrag in der Höhe von rund CHF 9 bis 10 Mio.

6. *Weshalb lässt der Flughafen regelmässig zu, dass bis kurz vor Mitternacht Flugzeuge über den Kanton Basel-Landschaft an- und abfliegen können?*

a. Wie setzt sich der Regierungsrat dafür ein, dass – wie versprochen – am Flughafen Basel-Mülhausen mindestens die gleichen Betriebszeiten wie am Flughafen Zürich gelten?

Am EuroAirport gilt im Linienflugverkehr eine Kernsperrzeit für Landungen zwischen 24.00 und 05.00 Uhr, für Starts zwischen 24.00 und 06.00 Uhr. Charterflugverkehr ist zwischen 23.00 und 06.00 Uhr untersagt. Darüber hinaus gibt es weitere Einschränkungen, welche insbesondere Flugzeuge bestimmter lauter Lärmklassen betreffen.

Von seiner Ausrichtung her ist der EuroAirport im Unterschied zu Zürich nicht ein sogenannter Hub-Flughafen, sondern einer, bei welchem „Point to Point“ geflogen wird. Bei dieser Kategorie von Flughäfen ist es wichtig, dass die stationierten Flugzeuge möglichst viele Rotationen fliegen können, damit das Geschäft überhaupt kostendeckend und wenn möglich gewinnbringend betrieben werden kann. Ein solches Geschäftsmodell verfolgt etwa easyJet, welche am EAP einen gewichtigen Anteil von über 50% des Passagierverkehrs ausmacht.

Der EuroAirport hat aber auch ein wichtiges Standbein im Bereich der Express-Fracht, welche oft auch an Tagesrandzeiten per Flugzeug transportiert werden muss, damit die Fracht rechtzeitig an den Sammelpunkten in Europa für die dort bereit stehenden Übersee Flüge eintrifft. Der Frachtbereich ist insbesondere auch ein eminent wichtiger Geschäftszweig, um die Bedürfnisse der bei uns international tätigen exportorientierten Wirtschaftsunternehmen, insbesondere auch der Pharmaindustrie, abdecken zu können.

Am EuroAirport wurden über die bereits erwähnten Betriebszeiten hinaus verschiedenen Lärmschutzmassnahmen getroffen, um die Auswirkungen auf die Anwohnerschaft bestmöglich zu begrenzen. Die Anrainer in der Schweiz profitieren insbesondere von folgenden Lärmschutzmassnahmen:

- Ein Teil der Flüge mit Destinationen in Südeuropa wird über die Abflugverfahren in Richtung ELBEG (im Nordosten des EAP) abgewickelt.
- Im Rahmen der sog. Direktstartvereinbarung von 1998 (vergl. dazu auch nachstehende Antwort zu Frage 7) konnte für Direktstarts nach Süden eine Maximalzahl von 8 solcher Starts pro Tag im Jahresdurchschnitt vereinbart werden, wobei in den letzten Jahren die effektive Zahl solcher Starts im Durchschnitt bei rund 4 pro Tag gelegen hat. Überdies dürfen solche Direktstarts nur zwischen 07.00 und 22.00 Uhr durchgeführt werden und nur von Flugzeugen, welche einen zertifizierten Überflugwert von weniger als 89 EPNdD aufweisen.
- Ab 22.00 Uhr wird der Flugverkehr aus Lärmschutzgründen wenn immer möglich (vorbehältlich Sicherheitsbestimmungen, Wetter- und Windbedingungen) im Norden des EuroAirport abgewickelt. So fanden im Jahr 2014 in der ersten Nachtstunde (22.00 bis 23.00 Uhr) 89% der Flugbewegungen im Norden des Flughafens statt, in der zweiten Nachtstunde (23.00 bis 24.00 Uhr) 93%. In diesen Nachtstunden erfolgen vereinzelt Südstarts oder Landungen aus Süden, wenn im Norden entsprechend viel An- oder Abflugverkehr herrscht, weil nicht gleichzeitig in einer Richtung gestartet und gelandet werden kann.
- Mit Beschluss des französischen Verkehrsministers vom 17. Juni 2015 wurden nicht nur die vom Verwaltungsrat des EuroAirport im März 2013 beschlossenen verschärften Lärmschutzbestimmungen als formale Änderung der Betriebsbedingungen des Flughafens erlassen (Verbot bestimmter lärmigerer Flugzeuge zwischen 22.00 und 06.00 Uhr, Verbot bestimmter lärmigerer

Flugzeuge an Sonn- und Feiertagen vor 09.00 Uhr und nach 22.00 Uhr), sondern es wurde überdies angeordnet, dass bei Starts auf Piste 15 zwischen 22.00 und 07.00 Uhr die gesamte verfügbare Pistenlänge benutzt werden muss, d.h. bei gleichem Steigwinkel haben die Flugzeuge über bewohntem Gebiet eine etwas grössere Überflughöhe.

Die Frage der analogen Betriebszeiten wie am Flughafen Zürich wurde bereits wiederholt beantwortet (vergl. u.a. die Beantwortung der Interpellation von Julia Gosteli „Nachtflugsperrung am EuroAirport“, Geschäft 2012/327, und insbesondere auch die Beantwortung der Interpellation von Felix Keller-Maurer vom 3. März 2015, Geschäft 2015/027).

7. *Welche Rechtsgrundlage hat das Abkommen betreffend HOC-Südstarts direkt aus dem Jahre 1998?*
- a. *Ist dieses Abkommen für die französischen Behörden und den Flughafen Basel-Mülhausen rechtlich verbindlich?*
 - b. *Könnte ein solches Abkommen auch geschlossen werden, um den Kanton Basel-Landschaft mit anderen An- und Abflugverfahren vom Fluglärm zu entlasten?*
 - c. *Wenn nein, weshalb nicht?*

Die Direktstartregelung Richtung Süden basiert auf einer Vereinbarung zum Abflugverfahren „Direktstart Hochwald“ vom April 1998, welche von der Flughafendirektion, von den für den Flughafen damals in Basel-Stadt und Basel-Landschaft zuständigen Direktionsvorstehenden, vom Bundesamt für Zivilluftfahrt und vom Präsidenten der Schweizerischen Delegation des Verwaltungsrates des EuroAirport unterzeichnet worden ist. Diese Parteien haben die Vereinbarung zuhanden der französischen Luftfahrtbehörden abgeschlossen. Dabei wurde die Bestimmung, dass nur wenig lärmintensive Strahlflugzeuge überhaupt Direktstarts durchführen dürfen und maximal im Jahresdurchschnitt 8 Strahlflugzeuge pro Tag die Direktstartroute benutzen dürfen, nur unter der Bedingung vereinbart, dass die französischen Luftfahrtbehörden (AIP France), welches die für die Piloten und die Flugsicherung verbindlichen Vorgaben formuliert, dies genehmigt.

Das AIP France hat dies effektiv so formuliert, indem Direktstarts nur zwischen 07.00 und 22.00 Uhr Lokalzeit erfolgen dürfen, nur leise Flugzeuge (Jets mit zertifiziertem Überflugwert < 89 EPNdB) sowie Turboprop-Flugzeuge zugelassen sind und der minimale Steigwinkel bis zu einer Höhe von 7'000 Fuss 8.4% beträgt. Das AIP France hat aber nie eine Limitierung der Anzahl Direktstarts vorgeschrieben, eine solche war auch nie Gegenstand eines Beschlusses der französischen Zivilluftfahrtbehörde DGAC.

Die Vereinbarung selbst und die letztlich darauf basierenden verbindlichen Vorgaben des AIP France stellen somit eine Rechtsgrundlage dar, welche wir in der Schweiz so nicht kennen. Das Regelwerk hat in gewisser Weise den Charakter eines „Gentlemen Agreement“, mit teilweise behördlicher Verbindlichkeit. Solche Formen eigentlich informeller Abkommen sind in Frankreich nicht unüblich.

Ob eine solche Abkommensform auch mit anderen An- und Abflugverfahren denkbar ist, hängt von der konkreten Situation ab. Dabei ist nicht ausser Acht zu lassen, dass sich der überwiegendste Teil des Flugverkehrs im Norden des Flughafens und damit nicht über schweizerischem Territorium abspielt, während andererseits bei Starts oder Landungen aus Richtung Süden von jeder Flugbewegung mehr Menschen lärmbeeinträchtigt sind. Auf einer entsprechenden Ausgewogenheit der Lärmverteilung beharren selbstredend auch die französischen Nachbarn.

8. *Stimmt es, dass sich seit der Einführung der Areal Navigation (RNAV) im letzten August die Abflüge nach Prozedur LUMEL noch stärker über dem Kanton Basel-Landschaft konzentrieren und dass unser Kanton von Fluglärm noch mehr betroffen ist?*
- a. Was hat der Regierungsrat alles dagegen unternommen?*
- b. Wie wirkt sich die neue Routenführung auf das Gruppenrisiko im betroffenen Gebiet aus?*

Per 21. August 2014 wurden Abflugprozeduren eingeführt, welche auf modernen satellitengestützten Flächennavigationsverfahren (sog. RNAV-Prozeduren) basieren. Diese neuen Abflugprozeduren ändern am Verlauf der ursprünglichen Abflugrouten nichts. Bereits bei diesen wurden Umweltkriterien berücksichtigt, indem dicht besiedelte Gebiete bei Abflügen nach Süden so gut als möglich umflogen werden.

Die neuen RNAV-Prozeduren ermöglichen aber, die vorgegebenen Abflugprozeduren präziser ausführen zu können, als dies mit herkömmlichen Navigationsmethoden der Fall war. Dadurch kann die Streuung der Flugbahnen und damit auch die Fläche der durch die Starts überflogenen Gebiete reduziert werden.

Gruppenrisiken werden in aller Regel in Form von Häufigkeitsdiagrammen dargestellt, aus denen sich ablesen lässt, wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, dass bei einem Flugzeugabsturz mehr als eine bestimmte Anzahl an Personen zu Tode kommt (vergl. Kurzfassung Risikoanalyse für den Flughafen Basel-Müllhausen, S. 13). Weil es beim satellitengestützten Flächennavigationsverfahren genau darum geht, dicht besiedelte Gebiete präziser umfliegen zu können, kann sich dadurch das Gruppenrisiko nur verbessern.

Liestal, 01. September 2015

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Anton Lauber

der Landschreiber:

Peter Vetter