

betreffend Gebührenreglement des EuroAirports

Der EuroAirport praktiziert ein komplexes Gebührensystem, das folgende Elemente enthält:

- Landetaxe nach ACI-Lärmklassen gestaffelt
- Zeitzuschlag für Nachtflugbewegungen nach ACI-Lärmklassen gestaffelt
- Lärmtaxe für Starts nach französischen Akustikgruppen gestaffelt
- Abgasemissionstaxe nach französischer Abgasklasse gestaffelt
- Sicherheitstaxe nach Destinationen gestaffelt (im / ausserhalb Schengen-Raum), Passagiertaxe und Solidaritätstaxe für Personen mit eingeschränkter Mobilität
- Cargotaxen nach Gewicht und Import / Export für Frachtschlag
- diverse Benützungsgebühren für Standplatz, technische Einrichtungen und Serviceleistungen (Check-in-Schalter, Boarding-Infrastruktur, Passagiertransport, Betanken der Flugzeuge, Ausgabe von Badges etc.)

Der Zeitzuschlag, die Lärm- und die Abgasemissionstaxe werden vom EuroAirport wie auch von der Fluglärmkommission zusammen mit zusätzlichen Zeitrestriktionen für lärmige Flugzeuge als flankierende Massnahmen zur Lärminderung (insbesondere zu Nachtstunden) bezeichnet. Deren Wirkung wird von der betroffenen Bevölkerung und von Anrainerverbänden in Frage gestellt. Die stete Erhöhung des Zeitzuschlags für Nachtflugbewegungen (letztmals am 1.4.2018), die stets überproportionale Zunahme der Nachtflugbewegungen in den letzten Jahren und der am 24.4.2018 vom Euro-Airport vorgestellte zusätzliche Massnahmenplan zur "Stabilisierung" des nächtlichen Fluglärms lassen die weit verbreiteten Zweifel als berechtigt erscheinen.

Die Ausgestaltung des Gebühren- wie auch des Betriebsreglements obliegt dem Verwaltungsrat des EuroAirports, worin zwei baselstädtische Regierungsräte Einsitz haben. Der Regierungsrat ist vor diesem Hintergrund gebeten, seine Antworten auf folgende Fragen auch zu begründen.

Abgasemissionstaxe

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Faktum, dass Flugzeuge mit Triebwerken der besten Abgasemissionsklasse durch das Gebührensystem des EuroAirports für ihren Abgasausstoss mit 4% Rabatt auf die Landegebühr finanziell belohnt werden?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat den Umstand, dass die Abgasemissionstaxe, die für Umweltschutzmassnahmen verwendet werden könnte, dem EuroAirport keine Einnahmen einbringt, weil sich die daraus generierten Einnahmen und die gewährten Rabatte in etwa die Waage halten?
3. Wie qualifiziert der Regierungsrat die erzielte Lenkungswirkung der Abgasemissionstaxe, wenn eine Fluggesellschaft den EuroAirport mit mehreren Flugzeugen frequentiert und die Zusatzkosten für eine abgastechisch schlechter klassierte Maschine mit dem Rabatt für eine besser klassierte zumindest teilweise oder vollumfänglich kompensieren kann?

Landegebühren

4. Wie rechtfertigt sich nach Ansicht des Regierungsrats, dass die Höhe der Landegebühr nach ACI-Lärmklassen der Flugzeuge gestaffelt ist, womit lärmigere Maschinen mehr an den Pistenunterhalt zahlen als leisere gleichen Gewichts, wo doch die Lautstärke der verursachten Lärmemissionen in keinem kausalen Zusammenhang zum Unterhaltsbedarf der Flugzeugverkehrsflächen steht?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Faktum, dass bei einer solchen Ausgestaltung der Landegebühren ein wirtschaftliches Interesse des Flughafens an Flugzeugen schlechterer ACI-Lärmklassen nicht von der Hand zu weisen ist, weil mit solchen Maschinen höhere Einnahmen generiert werden können?

6. Wäre es aus der Sicht des Regierungsrats nicht sinnvoller, die Landetaxe lärmemissionsfrei zu gestalten und dafür die Lärmtaxe auch für Landungen zu erheben, die zweckgebunden in den Fonds für Schallschutzmassnahmen fliesst?

Zeitzuschlag für Nachtflugbewegungen

7. Weshalb ist der Zeitzuschlag für Landungen während der Nachtstunden um einen Drittel günstiger als für Starts, während beide Flugbewegungen in der näheren Umgebung des Flughafens Lärmimmissionen in vergleichbarer Grössenordnung verursachen?
8. Bemisst sich der Zeitzuschlag für Flugbewegungen zu Nachtstunden und die Lärmtaxe für Starts am Zeitpunkt "heure piste" oder "heure bloc"?
9. Wie beurteilt der Regierungsrat den Umstand, dass die Zeitzuschläge, die für Lärmschutzmassnahmen verwendet werden könnten, dem EuroAirport keine Einnahmen einbringen, weil die erhobenen Gebühren zur Rabattierung von Landungen zu Tagesstunden verwendet werden?
10. Die Landegebühr wird für den Unterhalt der Flugzeugverkehrsflächen (Landebahnen, Rollwege etc.) verwendet. Erachtet es der Regierungsrat als gerechtfertigt, dass mit dem Zeitzuschlag für Nachtflugbewegungen Landungen zu Tagesstunden subventioniert werden?
11. Wie schätzt der Regierungsrat den Wirkungsgrad des Zeitzuschlags für Nachtflugbewegungen ein, wenn werktags für die heimische Flotte mit Flugzeugen der ACI-Lärmklasse R4 oder höher bei vier Flugrotationen pro Tag der Rabatt für drei Landungen zu Tagesstunden grösser ist als der Zeitzuschlag für eine Landung in der ersten Nachtstunde (22-23 h) bzw. den Zeitzuschlag für eine Landung in der zweiten Nachtstunde (23-24 h) zu einem guten Teil oder gar vollständig kompensiert?

Lärmtaxen

Die Lärmtaxe wird in Frankreich nur auf Starts erhoben. Die zeit- und lärmgruppen-abhängigen Startgebühren sind gemäss EPA Network (Progress report on aircraft noise abatement in Europe, 2015) an allen französischen Flughäfen nach demselben Taxsystem gestaltet. Die Berechnungsformel variiert einzig in der flughafenspezifischen Grundtaxe. Die Formel berücksichtigt ferner das Flugzeuggewicht und mittels eines Kofaktors die Startzeit sowie die Lärmgruppenzugehörigkeit der Maschine. Die Zeitstaffelung differenziert werktags zwischen den europäischen Tagesstunden 06-18 Uhr, den Abendstunden 18-22 Uhr und den Nachtstunden 22-06 Uhr. Das Gebührenreglement am EuroAirport folgt in der Zeitstaffelung jedoch der schweizerischen Definition von Tages- und Nachtstunden: 06-22 Uhr und 22-06 Uhr für die beiden schlechtesten Lärmgruppen sowie 06-22 Uhr, 22-23 Uhr, 23-24 Uhr, 24-05 Uhr und 05-06 Uhr für die restlichen Lärmgruppen.

12. Weshalb gelten für den EuroAirport, der unter französischem Luftfahrtrecht steht, bezüglich Lärmtaxe schweizerische Massstäbe, die gegenüber andern französischen Flughäfen Starts zwischen 18-22 Uhr finanziell begünstigen?
13. Erachtet es der Regierungsrat als berechtigt, dass sich der EuroAirport für die Ausgestaltung seines Betriebs- und Gebührensystems nach eigenen wirtschaftlichen Interessen wahlweise auf französische oder aber schweizerische Rechtsgrundlagen abstützt?

Bewilligung von Nachtflugbewegungen in der Sperrzeit

14. Wie beurteilt der Regierungsrat den Umgang mit der Nachtsperrezeit (00-05 h), wenn gemäss den Jahresberichten der ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, französische Fluglärmmassnahmenbehörde) am EuroAirport ausserordentlich viele Sonderbewilligungen genehmigt werden, wodurch der wesentlich höhere Zeitzuschlag für die Sperrzeit entfällt? (Beispiel: Samstag 26.5.2018 bis Freitag 1. Juni 2018: 13 gewerbliche Starts / Landungen nach 00 Uhr)

Michael Wüthrich