



An den Grossen Rat

18.5211.02

WSU/P185211

Basel, 29. August 2018

Regierungsratsbeschluss vom 28. August 2018

## Interpellation Nr. 60 Michael Wüthrich betreffend Gebührenreglement des EuroAirports

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 6. Juni 2018)

„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 Frachtumschlag
- 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 Fluglärmkontrollbehörde) 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)

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

## I. Zum Gebührensystem des EuroAirport

### Generell / Gebührenarten

Die Gebührenordnung am EuroAirport ist die Basis für die Finanzierung der Flughafeninfrastrukturen und des Flughafenbetriebs, dient aber gleichzeitig auch der Verminderung der Lärmauswirkungen. Daraus ergibt sich, wie der Interpellant schon feststellt, ein komplexes System, das verschiedenen rechtlichen und reglementarischen Ansprüchen gerecht werden muss. Folgende Elemente sind zu unterscheiden.

- Die **Landegebühren** (*redevance d'atterrissage*) sind das Basiselement der Gebühren am EuroAirport. Sie richten sich zunächst nach dem maximalen Startgewicht (MTOW) eines Flugzeugs. Dafür sind drei Startgewichtsklassen definiert (unter 50 Tonnen, 50 bis 100 Tonnen, über 100 Tonnen). Sodann werden fünf Lärmkategorien unterschieden, wofür das vom Dachverband der europäischen Verkehrsflughäfen (ACI<sup>1</sup>) entwickelte System verwendet wird, damit die Landegebühren auf mit anderen Flughäfen vergleichbaren Grundlagen berechnet werden. Dies ist wettbewerbsrelevant. Die Unterteilung in Gewichtsklassen trägt dem Umstand Rechnung, dass der Grad der Abnutzung der Landebahn mit dem Flugzeuggewicht zunimmt, weshalb schwerere Flugzeuge höhere Landegebühren entrichten. Die Unterteilung in Lärmkategorien innerhalb der Gewichtsklassen dient als Anreiz zur Nutzung lärmarmen Flugzeugmuster.

Im Jahr 2003 wurde eine weitere Differenzierung der Flugzeuge nach Abgasemissionsverhalten in fünf verschiedenen Klassen eingeführt. Die Differenzierung beruht auf der ICAO<sup>2</sup> Emissionsdatenbank und soll zusätzlich zur Differenzierung nach Lärmkategorien den Einsatz modernerer und effizienterer Triebwerke fördern.

- Auf der Landegebühr werden seit 2009 **Lärmzuschläge** (*modulation horaire*) erhoben. Diese zielen darauf ab, Flugbewegungen in den sensiblen Tagesrandzeiten sowie an Sonn- und Feiertagen zu verteuern und damit unattraktiver zu machen.
- Weiter besteht eine **Lärmtaxe** (*redevance bruit*), die im Jahr 2004 eingeführt wurde in Anlehnung an die in Frankreich an allen Flughäfen mit mehr als 5 Mio. Passagieren pro Jahr erhobene „Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes – TNSA“<sup>3</sup>. Die Einnahmen aus der Lärmtaxe werden ausschliesslich verwendet für Beiträge zur Finanzierung von Lärmschutzmassnahmen an Gebäuden, die innerhalb der entsprechenden Grenzen des nach

<sup>1</sup> Airport Council International.

<sup>2</sup> International Civil Aviation Organisation.

<sup>3</sup> Gemäss Artikel 1609 quatercivies A des französischen Code Général des Impôts.

französischem Recht erstellten *plan de gêne sonore* (Lärmbelastungsplan) für den EuroAirport liegen. Weil die Lärmsteuer auf französischem Recht fusst, auch wenn sie am EuroAirport aufgrund der binationalen Strukturen eigenständig beschlossen wird, gilt die Lärmklassifizierung der Flugzeuge der entsprechenden Verordnung des französischen Verkehrsministers und nicht die ACI-Klassifizierung, die bei der Landegebühr Anwendung findet.

- Die **Passagiergebühren** sind nach drei Ländergruppen unterteilt (Schengen-Vertragsstaaten, EU-Mitglieder ausserhalb des Schengen-Abkommens und internationale Ziele) und nach Verkehrsrechten Frankreich und Schweiz unterteilt.
- Seit 2009 erhebt der Flughafen eine Gebühr für die **Betreuung von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität** nachdem diese Aufgabe allen Flughafenbetreibern in Europa übertragen wurde.
- Zur Deckung der **Sicherheitskontrollkosten** erhebt der Flughafen eine sog. „Airport Tax“.
- Im **Frachtbereich** werden Gebühren für die beförderten Tonnagen im Import und Export erhoben, die die Infrastrukturkosten der Frachtumschlagshallen abdecken.

## Festsetzung der Gebühren

Die Flughafengebühren des EuroAirport werden jährlich für eine Periode von einem Jahr (1. April bis 31. März) festgesetzt. Für das Verfahren gelten die Vorschriften der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte. Diese wurde sowohl von Frankreich (als Mitglied der EU) als auch der Schweiz (aufgrund des bilateralen Abkommens der Schweiz mit der EU über den Luftverkehr) in nationales Recht umgesetzt und für den Fall des EuroAirport in einer Vereinbarung zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der beiden Länder konkretisiert.

Demnach finden zwischen Flughafenleitung und Flughafenutzern („Comité des Usagers“) jährliche Konsultationen statt. Dem Verwaltungsratsausschuss des EuroAirport („Comité de Direction“) obliegt die interne Entscheidung. Die Genehmigung der festgelegten Gebühren erfolgt anschliessend durch gemeinsamen Entscheid der zuständigen Aufsichtsbehörden. In Frankreich ist dies die „Autorité de Supervision Indépendante des Redevances Aéroportuaires“ (SIA) und in der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL).

## II. Zu den Fragen im Einzelnen

### Abgasemissionstaxe

*Frage 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?*

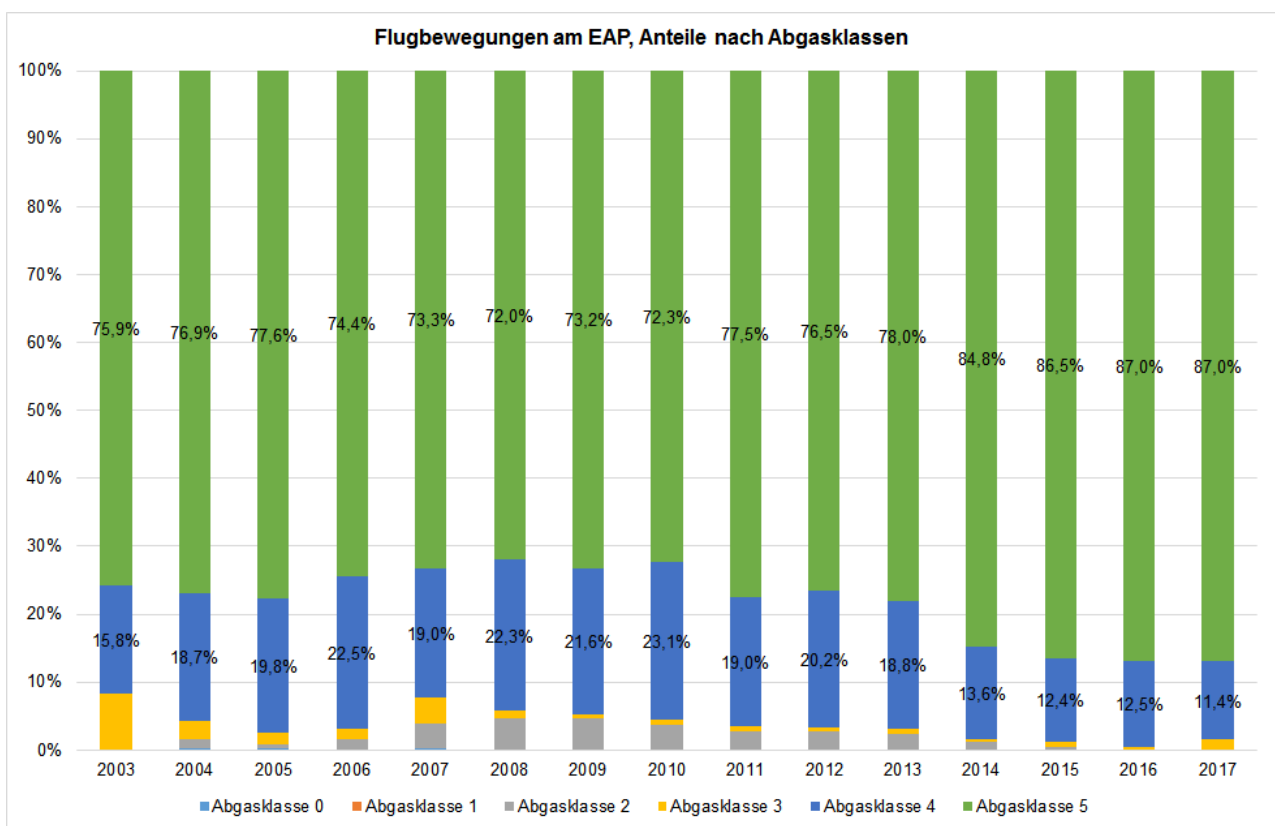
Zweck der Gebührendifferenzierung nach Abgasemissionsklassen ist es, den Einsatz abgasärmerer und effizienterer Triebwerke zu fördern respektive Anreize zu setzen, dass die Fluggesellschaften Flugzeuge mit Motoren einer besseren Klasse einsetzen. Dabei muss aus gebührenrechtlichen Gründen sichergestellt werden, dass die Gesamteinnahmen aus der Landegebühr die anrechenbaren Kosten nicht systematisch überschreiten und insgesamt die Aufkommensneutralität gewährleistet wird. Aus diesem Grund ist das System am EuroAirport mit einer Kombination von Zuschlägen auf den (vier) schlechten und einem Abschlag auf der besten Emissionsklasse ausgestaltet.

Frage 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?

Wir verweisen auf die Antwort zur Frage 1.

Frage 3: Wie qualifiziert der Regierungsrat die erzielte Lenkungswirkung der Abgasemissionstaxe, wenn eine Fluggesellschaft den EuroAirport mit mehreren Flugzeugen frequentiert und die Zusatzkosten für eine abgastechnisch schlechter klassierte Maschine mit dem Rabatt für eine besser klassierte zumindest teilweise oder vollumfänglich kompensieren kann?

Festzustellen ist, dass der Anteil der abgasärmeren Flugzeuge am EuroAirport seit der Einführung der emissionsabhängigen Landegebühr von rund 76% in 2003 auf derzeit 87% in der abgasärmsten Klasse 5 gestiegen ist. Die abgasintensivsten Klassen 1 und 2 hingegen sind verschwunden (siehe Grafik).



Der Regierungsrat geht daher davon aus, dass das System am EuroAirport, das die Landegebühr auch nach Abgasemission der Flugzeugmotoren differenziert, die beabsichtigte Lenkungswirkung entfaltet. Festgestellt werden kann ausserdem, dass die Fluggesellschaften, die mit mehreren Flugzeugen am EuroAirport operieren, zumeist über homogene Flotten verfügen – heute vor allem Flugzeuge mit Triebwerken mit guter Abgasklassifizierung.

Landengebühren

Frage 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?

Der Hinweis, dass kein kausaler Zusammenhang zwischen Lärmemissionen und Pistenbelastung besteht ist richtig. Die Differenzierung der Landegebühr nach den ACI-Lärmkategorien erfolgt jedoch aus Lärmschutzgründen und dient als Anreiz, dass die Fluggesellschaft innerhalb der Gewichtsklassen Flugzeuge mit möglichst lärmarmen Triebwerken verwenden. Der Beitrag an die Kosten der Pisteninfrastruktur wird über die „normale“ Landegebühr abgebildet, die sich – wie einleitend ausgeführt – vor allem nach Gewichtsklassen staffelt.

*Frage 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?*

Der Regierungsrat kann nicht erkennen, dass der EuroAirport ein Interesse daran hat, dass bei ihm Flugzeuge mit schlechter Lärmklassifizierung verkehren. Das bestehende Gebührensystem wirkt gerade in die umgekehrte Richtung. Aus – wirtschaftlichen – Gründen ist es daher für die Fluggesellschaften sinnvoll, lärmärmere Flugzeuge einzusetzen. Da wie bei der Differenzierung nach Abgaskategorien auch bei der Lärm- und Zeitdifferenzierung der Landegebühr ein System von Zuschlägen für Flüge zu lärmsensiblen (Nacht-)Zeiten und einem Abschlag für Flüge am Tag zum Tragen kommt, entstehen für den Flughafen dabei keine Mehreinnahmen. (Siehe auch Antwort zur Frage 1.)

*Frage 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?*

Aus Sicht des Regierungsrats ist das heutige System am EuroAirport mit einer nach Lärm- und Abgasemissionen differenzierten Landegebühr, die Anreize zum Einsatz lärmgünstigerer und abgasärmerer Flugzeugtypen setzt und einer spezifischen Lärmtaxe, die Mittel zur Finanzierung von Beiträgen an Lärmschutzmassnahmen generiert, zweckmässig. Beide Ziele im Rahmen eines einheitlichen Instruments zu verfolgen, wäre im gegebenen regulativen Rahmen deutlich schwieriger.

#### Zeitzuschlag für Nachtflugbewegungen

*Frage 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?*

Lärmgebühren können sinnvollerweise nur an den durch ein Flugzeug verursachten Emissionen ansetzen, nicht an den in der Umgebung eines Flughafens wahrnehmbaren Immissionen, die auch von anderen Faktoren beeinflusst werden und die nicht ohne weiteres einem einzelnen Flugzeug zugeordnet werden können. Dabei verursachen die Startvorgänge weitaus mehr Lärmemissionen als Landevorgänge. Vor diesem Hintergrund sind auch die zeitabhängigen Lärmzuschläge am EuroAirport für Startvorgänge gegenüber den Landungen um jeweils 50% höher angesetzt.

*Frage 8: Bemisst sich der Zeitzuschlag für Flugbewegungen zu Nachtstunden und die Lärmtaxe für Starts am Zeitpunkt "heure piste" oder "heure bloc"?*

Sämtliche zeitlichen Angaben in der Gebührenordnung des EuroAirport beziehen sich gemäss Betriebsreglement auf die sog. „heure bloc“. Diese bezeichnet jenen Zeitpunkt, zu dem das Flugzeug vom Gate weggestossen wird bzw. am Gate zum Stillstand kommt.

*Frage 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?*

Auch diesbezüglich ist der Flughafen aufgrund des gebührenrechtlichen Rahmens daran gebunden, die Aufkommensneutralität bei den Gebühreneinnahmen zu gewährleisten (siehe auch Antwort zur Frage 1 und Frage 5).

*Frage 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?*

Wir verweisen auf die Antworten zur Frage 1 und Frage 4.

*Frage 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?*

Die vom Interpellanten dargestellte Mischrechnung zeigt im Verständnis des Regierungsrat gerade auf, wie aufgrund der Differenzierung der Landegebühr zwischen Tag- und Nachtstunden der Anreiz für eine Fluggesellschaft entsteht, Flugzeuge zu „günstigen“ Zeiten am Tag einzusetzen: Wenn festgestellt werden kann, dass der Einsatz eines Flugzeuges in der Nachtzeit umso verkräftbarer ist, je mehr Flugzeuge am Tag verkehren, heisst dies umgekehrt, dass es sich für die Fluggesellschaft „lohnt“, Flüge möglichst nicht zu späten Stunden durchzuführen.

### Lärmtaxen

*Frage 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?*

Es ist nicht richtig, dass am EuroAirport grundsätzlich das französische Luftfahrtrecht gilt. Gerade bei der Gebührenordnung wird der Binationalität Rechnung getragen und dem Umstand, dass ein Grossteil des Verkehrs unter Schweizerischen Verkehrsrechten erfolgt. Deswegen ist auch die französische TNSA nicht einfach übernommen worden, sondern es wurde zur Finanzierung der in den Anrainergemeinden bestehenden Ansprüche auf Lärmschutzmassnahmen eine eigenständige Lärmtaxe eingeführt (vgl. Einleitung). Von daher orientiert sich die Lärmtaxe am EuroAirport an der in der Schweiz üblichen Einteilung in Tag- und Nachtstunden, differenziert aber im Unterschied zur Situation in Frankreich die Nachtzeiten in die Perioden 22 bis 24 Uhr, 24 bis 5 Uhr und 5 bis 6 Uhr. In Frankreich wird hingegen eine zusätzliche Abendperiode von 18 bis 22 Uhr berücksichtigt.

In der Tat ist es heute so, dass die für Berechnung der Lärmtaxe pro Zeitperiode festgelegten Koeffizienten (am Tag tiefer als in der Nacht bzw. am Abend) am EuroAirport heute kleiner sind als dies die französischen Regularien vorsehen. Allerdings kann nicht ohne weiteres beurteilt werden, ob dies den Verkehr am EuroAirport generell oder zu bestimmten Zeitperioden im Vergleich zu den französischen Flughäfen begünstigt, da die Höhe der von der Fluggesellschaft geschuldeten Lärmtaxe auch von der für die Flughäfen jeweils definierten Grundgebühr pro Passagier abhängt. Am EuroAirport beträgt diese derzeit 15,30 €. An den Grossflughäfen in Paris variierte sie im Tarifjahr 2017 zwischen 23,50 € (Charles-de-Gaulle) und 40 € (Le Bourget), an

den mit dem EuroAirport vergleichbaren Regionalflughäfen lag die Spanne zwischen 0,5 € (Nizza) und 6 € (Marseille).

*Frage 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?*

Wie bereits einleitend angemerkt ist der EuroAirport bei der Ausgestaltung seiner Gebührenordnung an die rechtlichen Bedingungen der EU-Richtlinie über Flughafenentgelte gebunden, die in Frankreich wie in der Schweiz (aufgrund des bilateralen Luftverkehrsabkommens) Anwendung finden. Willkürliche Festlegungen aufgrund eigener Interessen sind in diesem Rahmen nicht möglich.

Bewilligung von Nachtflugbewegungen in der Sperrzeit

*Frage 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 Fluglärmkontrollbehörde) 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)*

Die Vermutung des Interpellanten, dass in der Zeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr keine zeitabhängigen Lärmzuschläge auf die Landegebühr erhoben werden, ist unbegründet. In dieser Zeit gelten die gleichen Ansätze wie für die Periode von 23 Uhr bis 24 Uhr. Darüber hinaus wird für Startvorgänge in dieser Zeit die Lärmtaxe fällig, die aufgrund des Lärmkoeffizienten für die Nacht 20-mal höher ist als bei einem Start während des Tages.

Im vom Interpellanten zitierten Zeitraum wurden 9 Landungen registriert, die zwischen 0:05 Uhr und 0:29 Uhr spätestens am Standplatz waren („heure bloc“). Es wurden im selben Zeitraum keine Starts registriert.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin