



An den Grossen Rat

18.5345.02

WSU/P185345

Basel, 7. November 2018

Regierungsratsbeschluss vom 6. November 2018

## Interpellation Nr. 60 Michael Wüthrich betreffend kostengerechte Festlegung der Lärmtaxe und der Zeitzuschläge am EuroAirport

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 17. Oktober 2018)

„Der Bezüglich Lärmtaxe ist die Antwort des Regierungsrats auf die Interpellation Nr. 60 fehlerbehaftet. Korrekt ist, dass das zur Berechnung der Lärmtaxe zu Grunde gelegte eine Grundtaxe, das Flugzeuggewicht sowie einen zeit- und lärmabhängigen Kofaktor beinhaltet und an allen französischen Flughäfen zur Anwendung kommt. Aber nicht nur die Grundtaxen sind in Frankreich flughafenspezifisch unterschiedlich, und am EAP vergleichsweise sehr günstig, auch die Kofaktoren heben sich am EAP im Vergleich zu den übrigen französischen Flughäfen deutlich nach unten ab. Zudem wird am EAP eine andere Zeiteinteilung praktiziert, die weder dem französischen, noch dem Schweizer Modell entspricht.

Das französische Zeitmodell unterscheidet zwischen Tagesstunden (06-18 h), Abendstunden (18-22 h) und Nachtstunden (22-06 h), das Schweizer Modell zwischen Tagesstunden (06-22 h), erste und letzte Nachtstunde (22-23h, 05-06 h) sowie zweite Nachtstunde (23-24 h). Am EAP gilt eine Nachtflugsperrzeit zwischen 00-05 h, Starts sind erst ab 06 h gestattet. Die Lärmtaxe ist am EuroAirport zeitlich aber wie folgt gestaffelt: 06-22 h, 22-24 h / 05-06 h sowie 00-05 h (Betriebssperrzeit).

An den Flughäfen Lyon (in schwach besiedeltem Gebiet gelegen) und Basel-Mulhouse war 2015 die Grundtaxe zur Berechnung der Lärmtaxe am günstigsten, in Paris-Orly (in sehr dicht besiedeltem Agglomerationsraum) am teuersten. Mit Abstand am günstigsten war und ist der Kofaktor am Flughafen Basel-Mulhouse.

### Lärmtaxenbeispiele

(Quellen: EPA Network, Progress report on aircraft noise abatement in Europe, 2015 und Règlement des Redevances Aériennes EAP 2015 und 2018)

A320-200, 74 t, Akustikgruppe 2 (schlecht):

Flughafen	Grundtaxe	Zeitstufe	Kofaktor	Lärmtaxe
Paris-Orly:	€ 47 (2015)	06-18 h	12x	€ 1'054.25
		18-22 h	36x	€ 3'162.30
		22-06 h	120x	€ 10'542.45
Lyons:	€ 6 (2015)	06-18 h	12x	€ 134.60
		18-22 h	36x	€ 403.75
		22-06 h	120x	€ 1'345.85
EuroAirport	€ 6 (2015)	06-22 h	6x	€ 67.30
		22-06 h	60x	€ 672.90
EuroAirport	€ 15.30 (2018)	06-22 h	6x	€ 171.60
		22-24 h / 05-06 h	60x	€ 1'715.95

A320-200, 74 t, Akustikgruppe 4 (Standard):

Flughafen	Grundtaxe	Zeitstufe	Kofaktor	Lärmtaxe
Lyons:	€ 6 (2015)	06-18 h	2x	€ 22.45
		18-22 h	6x	€ 67.30
		22-06 h	12x	€ 134.60
Paris-Orly:	€ 47 (2015)	06-18 h	2x	€ 176.00
		18-22 h	6x	€ 527.00
		22-06 h	12x	€ 1'054.00
EuroAirport	€ 6 (2015)	06-22 h	1x	€ 11.22
		22-24 h / 05-06 h	10x	€ 112.15
EuroAirport	€ 15.30 (2018)	06-22 h	1x	€ 28.60
		22-24 h / 05-06 h	10x	€ 286.00

Eine zweckgebundene Lärmtaxe wird am EuroAirport seit 2005 erhoben. Gemäss Antwort des Baselbieter Regierungsrats auf die Interpellation Nr. 2018/74 betragen die Einnahmen von 2010 bis 2017 insgesamt € 3'909'438. Demgegenüber steht ein vom EAP per Ende 2017 geleisteter Aufwand von € 6'899'520 für bauliche Schallschutzmassnahmen in vier elsässischen Gemeinden. Aus der IP-Antwort geht ferner hervor, dass dem Lärmschutzfonds ein Kostenüberschuss von rund 2.5 Mio. Euro anhaftet.

Gemäss oben genannter Quelle war der 2008 eingeführte Nachtzuschlag (werktags nach Schweizer Zeitmodell, sonn- und feiertags mit zusätzlichen Zuschlägen für die Morgenstunden 06-08 h) für Starts und Landungen von 2013 bis 2017 defizitär, weil im Gegenzug für Landungen zu Tagesstunden ein Rabatt auf die Landegebühr gewährt wird. Für die am EAP stationierte Flotte mit vier Rotationen pro Tag erfolgen in der Regel vier Starts und drei Landungen zu Tagesstunden (an Sonn- und Feiertagen ein Start zu Morgenstunden) und nur eine Landung zur Nachtzeit. Im genannten Zeitraum belief sich das Defizit auf 2.1 Mio. Euro, die zu Lasten des Betriebsgewinns gingen.

Jahr	Anzahl Nachtflugbewegungen	Rabatt auf Landegebühr zu Tagesstunden	Defizit nächtlicher Zeitzuschlag
2013	7'789	20%	-0.1 Mio. Euro
2014	8'331	20%	-0.2 Mio. Euro
2015	8'596	18%	-0.5 Mio. Euro
2016	9'102	18%	-0.7 Mio. Euro
2017	9'265	18%	-0.6 Mio. Euro
<b>Total</b>			<b>-2'1 Mio. Euro</b>

Die Festlegung des Gebührenreglements liegt in der Kompetenz des EAP-Verwaltungsrats.

In der Debatte zum Fluglärmbericht vom 19.9.2018 äusserte sich Regierungsrat Ch. Brutschin dahingehend, dass einzig der Kanton Basel-Stadt direkter Partner vom EuroAirport sei, auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Es müsste also im Interesse unseres Kantons liegen, die Tarifierung mit ökologischem Bezug kostengerecht zu gestalten und keinesfalls damit das Betriebsergebnis des Flughafens zu belasten. Dies nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass mit einem allfälligen Bahnanschluss enorme Ausgaben anstehen, wozu der Flughafen bei entsprechender Reservebildung einen eigenen Beitrag leisten könnte.

Aus obigen Ausführungen ergeben sich folgende Fragen:

1. Welche Grundtaxen gelten 2018 an den französischen Flughäfen Lyon und Paris-Orly?
2. Wie beurteilen die von Basel-Stadt mandatierten Verwaltungsräte des EAP den Umstand, dass die erhobene Lärmgebühr die Kosten für Schallschutzmassnahmen nicht zu decken vermag und der Lärmschutzfonds vom Betriebsgewinn des Unternehmens mitgetragen werden muss?
3. Sind die von Basel-Stadt mandatierten Verwaltungsräte des EAP bereit, sich konkret für eine Erhöhung der Lärmtaxe einzusetzen, die zu einem ausgeglichenen Ergebnis im Lärmschutzfonds führt? Wenn nein, weshalb nicht?
4. Wie beurteilen die von Basel-Stadt mandatierten EAP-Verwaltungsräte den Umstand, dass die Zeitzuschläge trotz zunehmendem Nachtflugverkehr und trotz mehrfacher Aufschläge in

den letzten fünf Jahren nicht zu einem ausgeglichenen Ergebnis, sondern zu einem Rabattüberschuss zu Lasten des Betriebsgewinns geführt haben?

5. Sind die von Basel-Stadt mandatierten Verwaltungsräte des EAP bereit, sich konkret für eine Erhöhung der Zeitzuschläge und/oder eine Reduktion des Rabatts auf die Landegebühr zu Tagesstunden einzusetzen, um ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen? Wenn nein, weshalb nicht?

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

*Frage 1: Welche Grundtaxen gelten 2018 an den französischen Flughäfen Lyon und Paris-Orly?*

- Paris-Orly: 33,00 €
- Lyon: 0 € (seit 1.11.2015, weil nach Umsetzung aller förderfähigen Lärmschutzmassnahmen keine Kosten mehr anfallen).

Bzgl. des vom Interpellanten vorgenommenen Vergleichs der Lärmgebühren ist im Übrigen festzustellen, dass es das angeführte Flugzeug vom Typ A320-200 in der ACI-Lärmgruppe 2 nicht gibt.

*Frage 2: Wie beurteilen die von Basel-Stadt mandatierten Verwaltungsräte des EAP den Umstand, dass die erhobene Lärmgebühr die Kosten für Schallschutzmassnahmen nicht zu decken vermag und der Lärmschutzfonds vom Betriebsgewinn des Unternehmens mitgetragen werden muss?*

*Frage 3: Sind die von Basel-Stadt mandatierten Verwaltungsräte des EAP bereit, sich konkret für eine Erhöhung der Lärmtaxe einzusetzen, die zu einem ausgeglichenen Ergebnis im Lärmschutzfonds führt? Wenn nein, weshalb nicht?*

Wir beantworten die Fragen 2 und 3 zusammen.

Wie bereits zur Interpellation 60 von Michael Wüthrich ausgeführt, orientiert sich die 2004 vom Flughafen eigenständig eingeführte Lärmgebühr (Redevance bruit) an der gesetzlichen französischen Abgabe (TNSA) in Bezug auf die Einteilung der Lärmgruppen, der Abstufung der Lärmkoeffizienten und des Berechnungsalgorithmus. Sie nimmt jedoch die in der Schweiz übliche Zeiteinteilung bzgl. Tagstunden und Nachtstunden auf. Dies ist bei den angeführten Vergleichen zu berücksichtigen. Zudem erschweren Betriebseinschränkungen wie in Paris Orly die Vergleichbarkeit der Beispiele.

Die Höhe der Lärmgebühr wird jährlich durch den Flughafenverwaltungsrat festgesetzt. Sie dient ausschliesslich der Finanzierung von anspruchsberechtigten Lärmschutzmassnahmen an Gebäuden entsprechend definierter Förderhöhen (maximal 80% der Kosten von Lärmschutzmassnahmen bei Einzel- und bis zu 95% der Kosten bei Sammelanträgen). Die Anspruchsberechtigung ergibt sich aus dem Lärmbelastungsplan des Flughafens (Plan de Gêne Sonore).

Die Lärmgebühr speist einen Fonds, der solange geführt wird, bis alle förderfähigen Massnahmen umgesetzt sind. Damit die anspruchsberechtigten Lärmschutzmassnahmen rasch realisiert werden können, hat sich der Flughafen zugunsten der betroffenen Anwohner für eine Vorfinanzierung der Kostenzuschüsse entschieden. Daraus resultiert derzeit ein Defizit in der Fondsrechnung. Diese Unterdeckung wird durch die künftigen Einnahmen aus der Lärmgebühr abgebaut werden.

Um den Defizitabbau zu beschleunigen, wurde die Lärmgebühr mit Beginn des Tarifjahrs 2017 verdoppelt. Je nach Entwicklung sind weitere Anhebungen zu prüfen. Dabei ist das Prinzip der Kostendeckung als Grundlage des Fonds zur Finanzierung von anspruchsberechtigten Lärmschutzmassnahmen zu berücksichtigen. Der Verwaltungsrat ist bei der Festlegung der Höhe der Lärmgebühr an diese Vorgabe gebunden.

Die Lärmgebühr wird solange Bestand haben, bis alle förderfähigen Vorhaben finanziert wurden und der Fonds kein Defizit mehr aufweist. Über den Zeitablauf wird damit die Rechnung des Flughafens durch aktuelle Unterdeckungen des Fonds nicht belastet.

Vor diesem Hintergrund erachtet der Regierungsrat das System der Lärmgebühr des Flughafens als zweckmässig und sieht kein Problem für die Rechnung des Flughafens aufgrund der Vorfinanzierung von Unterdeckungen des Lärmgebührenfonds.

*Frage 4: Wie beurteilen die von Basel-Stadt mandatierten EAP-Verwaltungsräte den Umstand, dass die Zeitzuschläge trotz zunehmendem Nachtflugverkehr und trotz mehrfacher Aufschläge in den letzten fünf Jahren nicht zu einem ausgeglichenen Ergebnis, sondern zu einem Rabattüberschuss zu Lasten des Betriebsgewinns geführt haben?*

*Frage 5: Sind die von Basel-Stadt mandatierten Verwaltungsräte des EAP bereit, sich konkret für eine Erhöhung der Zeitzuschläge und/oder eine Reduktion des Rabatts auf die Landegebühr zu Tagesstunden einzusetzen, um ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen? Wenn nein, weshalb nicht?*

Wir beantworten die Fragen 4 und 5 zusammen.

Die Modulation der Landegebühren nach Tageszeiten sowie nach Sonn- und Feiertagen ist, wie bereits in der Antwort zur Interpellation 60 dargelegt, grundsätzlich aufkommensneutral konzipiert. Festzustellen ist, dass die technologische Entwicklung der am EuroAirport eingesetzten Flotte heute aber zu einem Ungleichgewicht zwischen Zu- und Abschlägen führt.

Wie in der Antwort zur Interpellation 60 ebenfalls dargelegt, wird mit dem System der Zeitdifferenzierung mit Zu- und Abschlägen auf die Landegebühr das Ziel verfolgt, Anreize für die Fluggesellschaften zu schaffen, Flüge in Zeit zu verlegen, wo die Lärmeffekte weniger belastend sind. Dafür kommt es in erster Linie auf die Spreizung der Gebühr zwischen „günstigen“ und „ungünstigen“ Zeiten an und nicht auf die absolute Höhe. Für den erwünschten Lenkungseffekt spielt auch keine Rolle, ob die Summe der entstehenden Rabatte für Flüge in „günstigen“ Zeiten höher ist als die Einnahmen für Flüge in „ungünstigen Zeiten“.

Selbstverständlich setzen sich die Vertreter von Basel-Stadt im Verwaltungsrat des Flughafens für zielgerichtete Anpassungen der Flughafengebühren und der aus Lärmschutzgründen eingeführten Zeitzuschläge ein. So wurde vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung des Flugverkehrs in den Nachtstunden unterstützt, dass die Zuschläge zwischen 23 und 24 Uhr ab dem 1. April 2019 um 50% angehoben werden.

Was die Bedenken des Interpellanten hinsichtlich der Flughafenrechnung durch den gegebenen „Rabatt-Überhang“ anbetrifft, stellt der Regierungsrat fest, dass die Zeitzuschläge formal Teil der Landegebühr sind und die entsprechenden Einnahmen in die Kostendeckungsrechnung der Landegebühr insgesamt einfließen. Diese erreicht gegenwärtig einen Deckungsgrad von etwa 90%, was innerhalb der regulatorischen Vorgaben der Tarifaufsichtsbehörden liegt. Die, wie der Interpellant aufzeigt, insgesamt geringen Defizite aus dem System der Zeitzuschläge, führen daher nicht zu relevanten wirtschaftlichen Belastungen für den Flughafen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin