



An den Grossen Rat

19.5153.02

WSU / P195153

Basel, 14. August 2019

Regierungsratsbeschluss vom 16. August 2019

Motion David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend einer finanziellen Belastung des CO₂-Ausstosses des Flugverkehrs am Euroairport via Flughafentaxe – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. Mai 2019 die nachstehende Motion David Wüest-Rudin dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Am 20. Februar 2019 hat der Grosse Rat die Resolution zum Klimanotstand verabschiedet. Ein Verursacher von klimaschädlichen Gasen ist der stark wachsende Flugverkehr. Eine Möglichkeit der Reduktion bzw. Eindämmung wird in Anreizen über den Preis gesehen. Fliegen ist heute sehr billig, der Flugverkehr trägt seine externen Kosten nicht und ist von praktisch allen Abgaben befreit, es besteht bei weitem keine Kostenparität mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem Zug. Eine finanzielle Belastung von Flugbenzin wird deshalb aktuell auf Bundesebene diskutiert.

Basel-Stadt ist mit der Beteiligung am Euroairport Basel/Mulhouse EAP (Minderheitsaktionär) direkt am Flugverkehr beteiligt. Das ist auch richtig so: Für die regionale Wirtschaft ist die Anbindung an einen gut vernetzten Flughafen wichtig. Ein kantonaler Handlungsspielraum für CO₂-Anreize im Flugverkehr besteht in der Gestaltung der Flughafentaxen, welche den Airlines zur Nutzung des Flughafens verrechnet werden. In diese können Elemente mit Lenkungswirkung eingebaut werden. Solche sind auch breit bekannt, der EAP zum Beispiel verrechnet nach Lärmbelastung abgestufte Gebühren. Der Flughafen Zürich Kloten kennt verschiedene Lenkungselemente in seiner Gebührenstruktur.

Die Motionäre möchten erreichen, dass «Unser» Flughafen (den der Kanton Basel-Stadt natürlich mit anderen Eignern «teilt») seine Gebühren so gestaltet, dass der CO₂-Ausstoss des Flugverkehrs belastet wird, damit für die Fluggäste ein preisliches Signal spürbar wird, dass Fliegen eine klimaschädliche Mobilitätsform ist. Zur preislichen Bewertung des CO₂-Ausstosses könnte sich der EAP an bestehende Preiswertungen von Organisationen wie myclimate oder anderen anlehnen. Da der Typ sowie die Herkunft und damit die Flugdistanz des landenden Flugzeugs bekannt sind, ist entsprechend auch der durchschnittliche CO₂-Ausstoss berechenbar und taxierbar.

Der Regierungsrat wird entsprechend beauftragt

- sich verbindlich in den Gremien des EAP und auf allen sonstigen verfügbaren Wegen konsequent für die Einführung einer CO₂-Gebühr für Flugzeuge/den Flugverkehr entweder als eigenständige Gebühr oder als Teil der bestehenden Flughafentaxen einzusetzen.
- Er soll dabei prüfen lassen, ob die Gebühr so ausgestaltet werden kann, dass Kurzstreckenflüge proportional stärker belastet werden können.
- Er soll dabei prüfen lassen, ob die generierten zusätzlichen Einnahmen der CO₂-Kompensation oder anderweitigem Klimaschutz zu Gute kommen könnten.
- Der Regierungsrat berichtet über seine fortgesetzten Bemühungen.

David Wüest-Rudin, Katja Christ, Raphael Fuhrer, Tonja Zürcher, Christian Griss, Stephan Luethi-Brüderlin, Danielle Kaufmann, Lisa Mathys, Thomas Grossenbacher, Thomas Widmer-Huber“

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 des Gesetzes über die Geschäftsordnung des Grossen Rates GO vom 29. Juni 2006 (SG 152.100) bestimmt Folgendes über die Motion:

¹ In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grosse Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1bis GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1bis GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1bis Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden:

- sich verbindlich in den Gremien des EuroAirport und auf allen sonstigen verfügbaren Wegen konsequent für die Einführung einer CO₂-Gebühr für Flugzeuge/den Flugverkehr entweder als eigenständige Gebühr oder als Teil der bestehenden Flughafentaxen einzusetzen;
- dabei prüfen zu lassen, ob die Gebühr so ausgestaltet werden kann, dass Kurzstreckenflüge proportional stärker belastet werden können;
- dabei prüfen zu lassen, ob die generierten zusätzlichen Einnahmen der CO₂-Kompensation oder anderweitigem Klimaschutz zu Gute kommen könnten;
- über seine fortgesetzten Bemühungen zu berichten.

Rechtliche Grundlage für das Bestehen des binationalen EuroAirport bildet der französisch-schweizerische Staatsvertrag über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim vom 4. Juli 1949 (nachfolgend: «Staatsvertrag»; SR 0.748.131.934.92, SG 956.200).

Der EuroAirport ist ein öffentlich-rechtliches Unternehmen «sui generis». Sofern im Staatsvertrag oder seinen Anhängen nichts Gegenteiliges bestimmt ist, gilt französisches Recht. Der Staatsvertrag schreibt eine zwischen Frankreich und der Schweiz paritätisch aufgebaute Organisationsform vor (Art. 3 Ziff. 1 und Art. 8 Ziff. 1 der Statuten [= Anhang 1 des Staatsvertrags]). Die Geschäfte werden von einem Verwaltungsrat und von einer Direktion geführt (Art. 3 Staatsvertrag). Der paritätisch zusammengesetzte Verwaltungsrat entscheidet grundsätzlich endgültig, mit Ausnahme gewisser, im Staatsvertrag festgelegter Sachbereiche, die der Genehmigung durch die zuständigen Aufsichtsbehörden beider Staaten bedürfen. Der EuroAirport wird in diesem Rahmen von beiden Staaten geführt und gesteuert. Mitbestimmungsquoten entsprechend einer finanziellen Beteiligung existieren demgegenüber nicht. So ist der Kanton Basel-Stadt rechtlich denn auch nicht Miteigner oder Minderheitsaktionär, wie es die Motionärinnen und Motionäre annehmen.

Die vorliegende Forderung wird aufgrund ihres Wortlauts dahingehend interpretiert, dass die Motionärinnen und Motionäre auf eine Ergänzung der vom Flughafen selbst, in direktem Zusammenhang mit dem Flugbetrieb erhobenen Gebühren mit CO₂-Elementen abzielen. Die Forderung nach einer staatlichen CO₂-Lenkungsabgabe lässt sich der Motion demgegenüber nicht entnehmen. Die Einführung von Lenkungsabgaben im Flugverkehr läge gestützt auf die Art. 87 und 131 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV; SR 101) denn auch nicht in der Kompetenz von Kanton oder EuroAirport, sondern in derjenigen des Bundes. Im binationalen Kontext des EuroAirport, der ganz auf französischem Boden liegt, müsste für Flüge, die der Schweiz zugerechnet werden, staatsvertragliches Einvernehmen mit Frankreich erzielt werden, wofür entsprechende Verhandlungen nötig wären. Eine entsprechende Forderung wäre deshalb dem parlamentarischen Instrument der Motion nicht zugänglich.

Die Flughafenengebühren zählen zu den ordentlichen Einnahmen des EuroAirport (Art. 28 lit. a der Statuten). Die Festsetzung dieser Gebühren obliegt dem Verwaltungsrat (Art. 12 Ziff. 2 der Statuten; Art. 18 des Pflichtenhefts [= Anhang 2 des Staatsvertrags]) nach den Vorschriften der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte, die für die Schweiz aufgrund des Abkommens vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (SR 0.748.127.192.68) und für Frankreich als EU-Mitglied massgeblich ist. Die vom Verwaltungsrat festgesetzten Gebühren sind nach Art. 13 Ziff. 1 der Statuten sowie der genannten Richtlinie 2009/12/EG den unabhängigen, schweizerischen sowie französischen Aufsichtsbehörden zur Genehmigung zu unterbreiten. In der Schweiz prüft das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL die festgesetzten Gebühren (vgl. Art. 39 Abs. 8 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt [SR 748.0], Verordnung über die Flughafenengebühren [SR 748.131.3]). Die Genehmigung erfolgt anschliessend gemäss der Vereinbarung zwischen den Aufsichtsbehörden Frankreichs und der Schweiz vom 18. Januar 2017 durch gemeinsamen Entscheid. Die Einführung von CO₂-Gebühren fällt damit in die staatsvertraglich geregelte, alleinige Zuständigkeit des Verwaltungsrates des EuroAirport mit dem Genehmigungsvorbehalt der schweizerischen sowie französischen Aufsichtsbehörden. Ein kantonaler Handlungsspielraum bei der Gestaltung der Flughafenengebühren, wie ihn die Motion beschreibt, besteht demnach grundsätzlich nicht.

Es ist zu prüfen, inwieweit der Regierungsrat mit einer Motion aufgefordert werden kann, sich *im* Gremium Flughafen-Verwaltungsrat verbindlich für die Einführung von CO₂-Gebühren einzusetzen.

Hierbei ist zunächst zu sehen, dass der Regierungsrat nicht als Kollektivorgan im Verwaltungsrat des EuroAirport Einsitz nimmt und auch keine Mitglieder des Regierungsrats von Amtes wegen Verwaltungsratsmitglieder sind. Der Verwaltungsrat des EuroAirport besteht gemäss Art. 3 Ziff. 1 der Statuten aus sechzehn Mitgliedern, wovon die Hälfte schweizerische Staatsangehörigkeit besitzen muss. Weitere Voraussetzungen sind im Staatsvertrag nicht vorgesehen. Gemäss der Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch den Schweizerischen Bundesrat, und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, jeweils vertreten durch den Regierungsrat, betreffend Zusammenarbeit bei der Wahrung der schweizerischen Interessen

auf dem binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (nachfolgend: «Zusammenarbeits-Vereinbarung»; SG 956.400) ernennt die Vorsteherin oder der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die schweizerischen Mitglieder des Verwaltungsrates. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat das Vorschlagsrecht für vier dieser Mitglieder. Diese können Regierungsmitglieder sein, müssen es aber nicht. Der schweizerischen Delegation im Verwaltungsrat gehören daher derzeit nebst Regierungspräsidentin Elisabeth Ackermann sowie Regierungsrat Christoph Brutschin auch andere vom Regierungsrat vorgeschlagene Personen ohne politisches Mandat an. Im vorliegenden Zusammenhang ist relevant, dass alle Personen gemäss den oben zitierten rechtlichen Grundlagen des EuroAirport «ad personam» zu Verwaltungsratsmitgliedern ernannt worden sind, und nicht etwa aufgrund ihrer Funktion als Regierungsräte des Kantons Basel-Stadt – also namentlich nicht von Amtes wegen oder als mandatierte «Vertreter» des Kantons Basel-Stadt – verpflichtet sind, in den Verwaltungsrat Einsitz zu nehmen. In den Gremien des EuroAirport haben rechtlich gesehen somit keine direkten Vertreter des Kantons Basel-Stadt oder des Regierungsrates Einsitz. Die Regierungsmitglieder handeln bei ihrer Verwaltungsrats­tätigkeit somit rechtlich gesehen nicht als Mitglieder des Regierungsrates, sondern als schweizerische Mitglieder und sind in dieser Funktion in erster Linie Leitungsorgan des EuroAirport, selbst wenn sie – ohne rechtlich verpflichtet zu sein – faktisch die Interessen des Kantons Basel-Stadt in das Gremium einbringen mögen. Bei der Verwaltungsrats­tätigkeit im öffentlich-rechtlichen Unternehmen EuroAirport handelt es sich folglich nicht um eine Regierungstätigkeit aufgrund einer verfassungsmässigen, gesetzlichen oder staatsvertraglichen Zuständigkeit. Die Tätigkeit der beiden Regierungsmitglieder im EuroAirport-Verwaltungsrat ist damit nicht mit ihrer Funktion als Regierungsräte des Kantons Basel-Stadt verbunden. Eine Materie, die weder in den Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates noch in denjenigen des Regierungsrates fällt, kann indessen nicht Gegenstand einer Motion sein (vgl. § 42 Abs. 1 und 1bis GO). Die Forderung, dass sich der Regierungsrat *in* den Gremien des EuroAirport verbindlich für die Einführung von CO₂-Gebühren einzusetzen, erweist sich somit als rechtlich unzulässig.

Grundsätzlich rechtlich zulässig ist die Forderung, sich auf «allen sonstigen verfügbaren Wegen» für die Einführung einer CO₂-Gebühr am EuroAirport einzusetzen und dabei die stärkere Belastung von Kurzstreckenflügen sowie die Verwendung der zusätzlichen Einnahmen zugunsten der CO₂-Kompensation oder anderer Klimaschutzmassnahmen «prüfen zu lassen».

Aufgrund ihrer Unbestimmtheit und der damit einhergehenden Auslegungsbedürftigkeit stehen diese Forderungen jedoch bis zu einem gewissen Grad in einem Widerspruch zum zwingenden Charakter des parlamentarischen Instruments der Motion. Die Motion formuliert eine politische Intention, gibt selbst aber keine konkreten, messbaren Vorgaben, wie, mit welchen Massnahmen und bei welchen Stellen ausserhalb der Gremien des EuroAirport sich der Regierungsrat einsetzen soll. Die rechtliche Prüfung kann sich kaum mit allen im Bereich des Möglichen liegenden Auslegungsvarianten befassen. Bei einer allfälligen Überweisung ist aus juristischer Sicht die Umwandlung der Motion in einen Anzug nach § 36 Abs. 4 AB daher vorzuziehen. Der Handlungsspielraum des Regierungsrates ist aufgrund des binationalen Charakters und der Rechtsform des EuroAirport sowie des oben aufgeführten engen, staatsvertraglichen Gesetzeskorsetts jedenfalls stark begrenzt. Verpflichtende Vorgaben an die Adresse des EuroAirport kann nur der Bund im Einvernehmen mit Frankreich machen, nötigenfalls über eine Anpassung des Staatsvertrags, die in der Kompetenz des Bundes läge. Zur Erfüllung der Motion dürften deshalb Massnahmen politischer Natur im Vordergrund stehen, die gemäss § 42 Abs. 1bis GO mit einer Motion grundsätzlich zwar verlangt werden können, jedoch weder für den EuroAirport respektive den für die Gebührenfestsetzung zuständigen Verwaltungsrat noch für den Bund oder gar Frankreich verpflichtend sein können. Es kann nach dem Gesagten mithin der Regierungsrat weder den EuroAirport noch den Bund rechtlich verbindlich dazu auffordern, die Einführung einer CO₂-Gebühr und die Verwendung seiner Einnahmen zu einem bestimmten Zweck zu prüfen oder prüfen zu lassen.

Letztendlich handelt es sich bei den vom EuroAirport in Zusammenhang mit dem Flugbetrieb erhobenen Gebühren um Kausalabgaben respektive kostenabhängige Benutzungsgebühren (vgl. dazu BGE 125 I 182 E.4a und 4f). Bei deren Ausgestaltung ist der EuroAirport grundsätzlich an das Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip gebunden, das auch das französische Recht kennt. Deshalb dürfen die Gesamteinnahmen aus den Benutzungsgebühren den Gesamtaufwand für den Flugbetrieb nicht oder nur geringfügig überschreiten, wobei auch angemessene Abschreibungen und Rückstellungen zu berücksichtigen sind (BGE 124 I 11 E. 6c; BGE 121 I 230 E. 3f; BGE 120 Ia 171 E. 2a; je mit Hinweisen). Mit der Einführung einer CO₂-Gebühr dürften somit keine oder kaum zusätzliche Einnahmen generiert werden. Des Weiteren sind die Einnahmen aus den Flughafengebühren zweckgebunden. Sie sind gemäss Art. 34 Staatsvertrag als Ausfluss des Kostendeckungsprinzips in erster Linie zur Deckung der Betriebs- und Unterhaltskosten zu verwenden. Sofern es generelle Einnahmeüberschüsse gibt, sind diese in einen Reservefonds zu legen (Art. 35 Ziff. 1 der Statuten). Erst wenn dieser den Höchstbetrag erreicht hat, kann den beiden Regierungen ein Betrag ausbezahlt werden (Art. 5 Ziff. 2 Staatsvertrag und Art. 35 Ziff. 3 der Statuten). Soweit ein solcher Überschuss generiert wird, wird der schweizerische Anteil zwischen dem Bund und dem Kanton Basel-Stadt verteilt (Art. 13 Abs. 1 Zusammenarbeits-Vereinbarung). Diese Bestimmungen setzen einen Rahmen, in dem es dem EuroAirport nur sehr schwer möglich ist, allfällige Einnahmenüberschüsse der CO₂-Kompensation oder anderen Klimaschutzmassnahmen zu Gute kommen zu lassen.

Zusammenfassend erweist sich die Motion soweit sie den Regierungsrat damit beauftragt, sich *in* den Gremien des EuroAirport für die Einführung einer CO₂-Gebühr einzusetzen, als unzulässig. Die Forderung, dass sich der Regierungsrat auf «allen sonstigen verfügbaren Wegen» dafür einsetzen und dabei die stärkere Belastung von Kurzstreckenflügen sowie die Einnahmenverwendung zugunsten der CO₂-Kompensation oder anderer Klimaschutzmassnahmen prüfen lassen soll, erweist sich hingegen mit den aufgeführten Einschränkungen als zulässig.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als teilweise rechtlich zulässig anzusehen.

2. Zum Inhalt der Motion

2.1 Anliegen der Motion

Inhaltliches Anliegen des Vorstosses ist eine finanzielle Belastung der CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr. Die Motionäre wollen, dass preisliche Signale entstehen, damit für den einzelnen Passagier spürbar wird, dass Fliegen klimaschädlich ist. Die Motion fokussiert dabei auf Flüge, die am EuroAirport landen, und fordert den Regierungsrat dazu auf, im Verwaltungsrat des EuroAirport zu veranlassen, dass in der Gebührenordnung des EuroAirport entsprechend angepasst wird. Kurzstreckenflüge sollen dabei überproportional belastet werden. Um diese Zielsetzung zu erreichen, müssten – wie in der Motion bereits angeführt – streckenabhängige Gebühren eingeführt werden.

2.2 Sachlage betreffend Flughafengebühren

Wie bereits bei der Beurteilung der rechtlichen Zulässigkeit der Motion festgehalten, gilt für die Flughafengebühren des EuroAirport, die öffentlich-rechtlichen Charakter haben und einer unabhängigen Genehmigung unterliegen, ein rechtlicher Rahmen, der klare Grenzen für die zulässige Höhe und die Art der Verwendung der Gebühren setzt. Die Flughafengebühren müssen dem Kausal- und Äquivalenzprinzip entsprechen und daher direkt mit dem Flughafenbetrieb und den dadurch erzeugten lokalen Umwelteffekten zusammenhängen. Dies ist etwa der Fall bei den in der Motion erwähnten bestehenden Lärmzuschlägen. Eine Finanzierung über Flughafengebühren von Massnahmen, die nichts mit dem Zweck und dem Betrieb des Flughafens zu tun haben, ist hingegen nicht zulässig.

Insoweit die Flughafengebühren im Rahmen der für den EuroAirport geltenden staatsvertraglichen und EU-rechtlichen Regelungen vom Flughafenverwaltungsrat festgesetzt und anschliessend von der französischen Aufsichtsstelle für Flughafengebühren und vom Bundesamt für Zivilluftfahrt gemeinsam genehmigt werden, hat der Kanton Basel-Stadt keine Handhabe und auch keine rechtliche Grundlage, den Flughafen zur Erhebung von (speziellen) Gebühren zu verpflichten oder auf die Gebührenerhebung direkt Einfluss zuzunehmen.

Festzuhalten ist von daher:

- Abgaben im Sinne einer Steuer oder echten Lenkungsabgabe für den Flugverkehr liegen nicht auf Stufe der Flughäfen, sondern auf der staatlichen Stufe und brauchen dort entsprechende gesetzliche Grundlagen. Eine entsprechende Diskussion wird in der Schweiz aktuell im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes geführt. In Frankreich wurde kürzlich die Einführung einer Flugticketabgabe mit Steuercharakter für den 1. Januar 2020 angekündigt. Andere europäische Staaten (D, A, F, I, UK, N, S) haben dies bereits getan, zum Teil die Flugticketabgabe auch wieder abgeschafft (DK, NL und IRL).
- Im generellen gebührenrechtlichen Rahmen könnte der EuroAirport, Zuschläge zur Landegebühr vorsehen, die sich am Kerosinverbrauch und damit CO₂-Ausstoss eines Flugzeuges orientieren. Dies wäre aber nur soweit zulässig, als es um die Bewegung zwischen Start und Landung geht. Die daraus resultierenden Einnahmen müssten zudem für direkte Zwecke des Flughafens verwendet werden und einer Leistung des Flughafens für die Kunden entsprechen. Dies kann durchaus im Sinne lokale CO₂-Reduktion bspw. durch Massnahmen zur Senkung von Emissionen auf dem Vorfeld oder der Verringerung des Gebäudeenergieverbrauchs sein.
- Eine Gebühr, die, wie es die Motion fordert, den CO₂-Ausstoss des eigentlichen Flugverkehrs belastet und streckenabhängig ausgestaltet wird, kann der Flughafen nach dem Gesagten nicht einführen.

3. Fazit

Der Regierungsrat stellt fest, dass die Motion David Wüest-Rudin und Konsorten rechtlich nicht zulässig ist, soweit sie darauf zielt, den Regierungsrat verbindlich zu beauftragen, im Verwaltungsrat des EuroAirport gemäss den Postulaten der Motion zu intervenieren. Darüber hinaus ist das inhaltliche Anliegen der Motion, nämlich mit streckenabhängigen Gebühren Anreize für eine Verringerung des Flugverkehrs und damit der im Flug erzeugten CO₂-Emissionen zu schaffen, im Rahmen des allgemeinen Gebührenrechts, dem die Festlegung der Flughafentarife unterliegt, nicht umsetzbar. Der Flughafen kann aus seinen Gebühren lediglich Massnahmen in seinem Verantwortungsbereich finanzieren. Möglich ist es, dass der Flughafen in seinen Gebühren Elemente aufnimmt, die auf eine Reduktion der CO₂-Emissionen des Flughafenbetriebs abzielen und dabei auch den Einsatz verbrauchsarmer Flugzeugtypen begünstigen. Entsprechendes soll im Rahmen der Weiterentwicklung der Flughafentarife geprüft werden. Der Regierungsrat ist bereit, darüber in Form einer Anzugsbeantwortung zu berichten.

4. Antrag

Auf Grund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend einer finanziellen Belastung des CO₂-Ausstosses des Flugverkehrs am Euroairport via Flughafentaxe dem Regierungsrat als Anzug zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin