



Sozialdemokratische Partei
Basel-Stadt

POSITIONSPAPIER EUROAIRPORT (EAP)

INHALT

Einleitung	2
Lärmschutz	2
Entwicklung / Wachstum des Flugbetriebs	4
Infrastruktur	5
Terminal/Pisten	5
Infrastruktur Flughafen-Betrieb	5
Bahnanbindung	5
Parkplatz-Angebot	6

EINLEITUNG

Kurz nach dem 2. Weltkrieg wurde nördlich von Basel der Flughafen Basel-Mulhouse gegründet. Fern von umweltpolitischen Erwägungen ist der heute EAP genannte Verkehrsfaktor unablässig gewachsen.

Heute stellen sich existenzielle globale Fragen im Zusammenhang mit Ressourcen- und Energieverbrauch. Der Verkehr im Allgemeinen und der mit Fliegen zusammenhängende im Besonderen trägt zur CO₂-Belastung und zu den klimarelevanten Folgen massgeblich bei.

Vor diesem Hintergrund muss der Stellenwert des binationalen Landesflughafens überdacht werden. Dass er regionale Bedürfnisse erfüllen soll, ist Konsens. Über das Mass an Personen- und Frachtflügen muss diskutiert werden. Dass auch ein Zurückfahren von Transportleistungen, sowohl von Menschen wie auch von Gütern, in Betracht gezogen werden muss, scheint vor den Erfordernissen der Verminderung des CO₂-Ausstosses unausweichlich. Es stehen zudem innereuropäisch Bahnverbindungen zur Verfügung, die manche Flugverbindungen ersetzen können.

Selbstverständlich stehen bei der SP Basel-Stadt Arbeitsplätze und Wertschöpfung ebenfalls im Fokus. Aber gleichzeitig müssen wir auch unterscheiden zwischen Arbeitsfeldern, welche den umweltpolitischen Erfordernissen genügen und jenen, welche, einseitig auf Erträge ausgerichtet, dem Prinzip der umfassenden Nachhaltigkeit zuwiderlaufen. Dass auch ein in Zukunft zurück geschraubter Betrieb nur im höchstmöglichen Einklang mit den Interessen der Anwohnenden der Flugplatz-Umgebung (Reduktion der Nachtlärmbelastung) erfolgen kann, ist für die SP Basel-Stadt selbstverständlich.

LÄRMSCHUTZ

Der EAP hat mit optimierten Abflugregimen und einer Reduktion der geplanten Starts und Landungen zu den Randstunden eine Reduktion der Lärmbelastung herbeizuführen versucht. Seit der Einführung des Instrumentenlandungssystems (ILS) sind auch bei schwierigeren Wetterverhältnissen «Anwohnenden freundlichere» Landungen möglich, es wurden dadurch (Veränderung der Abflug- und Landerouten) aber auch neue/andere Anwohnende zu Leidtragenden des Flugbetriebs. Die Fluglärmkommission liefert jährlich einen Bericht darüber ab, wie sich die Lärmbelastung entwickelt. Damit die Kommission ihren Auftrag erfüllen kann, müssen ihr Auftrag und ihre Kompetenzen geändert werden.

Die Kommission ist für die sachkundige und kritische Überprüfung und Analyse der gemessenen Lärmwerte zuständig. Die Fluglärmkommission erhält einen neuen Auftrag und ihre Zusammensetzung besteht aus sachkundigen Mitgliedern. Mit ihrem Auftrag vertritt die Kommission auch die Interessen der Bevölkerung, deshalb muss die Bevölkerung in den Medien über die Resultate der Lärmmessungen und die Empfehlungen der Kommission informiert werden. Die SP Basel-Stadt weiss, dass die Belastungsgrenze der betroffenen Bevölkerung sowohl im Basler Neubad-Quartier, als auch in den angrenzenden Agglomerationsgemeinden erreicht ist und setzt sich ein für Massnahmen, die zu einer effektiven Reduktion der Lärmbelastung führen.

Forderungen:

- **Lärmschutzfonds:**

Auf französischer Seite werden Lärmschutzmassnahmen (Schallschutzfenster u.ä.) aus einem sogenannten Lärmschutzfonds finanziert. Allschwil hatte es abgelehnt, in den Mechanismus des vom EAP geschaffenen Fonds einbezogen zu werden. Aus heutiger Sicht findet es die SP Basel-Stadt unverständlich, dass nicht auch für die betroffenen Anwohnenden auf Schweizer Seite ein solcher Fonds gespeist wird und die Mittel für konkrete Lärmschutzmassnahmen in den betroffenen Gemeinden verwendet werden. Die SP fordert die Einführung eines Schweizer Lärmschutzfonds und dessen Speisung durch die Einführung einer «Lärmgebühr».

- **Verschärfung des Gebührensystems**

Die heutigen Zuschläge in den erlaubten Randstunden für Starts und Landungen sind nicht hoch genug, um für Fluggesellschaften wirklich abschreckend zu wirken. Die SP Basel-Stadt fordert ein griffigeres Gebührensystem. Leisere Maschinen sollen in diesem System wirkungsvoll bevorzugt werden. Ein Verspätungsabbau nach 24 Uhr darf weiterhin nicht erlaubt werden. Nicht transparent erscheint zudem, wieso begrifflich nur auf Landungen, nicht auch auf Starts eine Gebühr erhoben wird. Die Landungsgebühr enthält bereits auch die Gebühr für das Starten einer Maschine. Nicht beide Ereignisse verursachen gleich viel Lärm. Die SP Basel-Stadt fände es daher richtig und besser verständlich, die beiden Ereignisse separat zu bewerten und entsprechend separat Gebühren zu erheben.

- **Nachtflugsperr**

Die SP Basel-Stadt stellt sich geschlossen hinter eine Ausweitung der betrieblichen Einschränkungen am EAP. Die Flughafen-Direktion hat bereits angekündigt, bei den französischen Behörden darauf hinzuwirken, dass nach 23 Uhr keine geplanten Starts mehr erlaubt werden. Diese Ausweitung findet die SP Basel-Stadt richtig und wichtig.

Zürich-Kloten hat eine Nachtflugsperr von 23 bis 06 Uhr (mit Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr). Andere europäische Flughäfen haben keine betrieblichen Einschränkungen. Direkte Vergleiche sind schwierig aufgrund der unterschiedlichen Betriebsmodelle.

Die SP Basel-Stadt setzt sich für eine konsequente Nachtflugsperr von 23:00-06:00 Uhr analog zu Zürich-Kloten ein. Bis die Nachtflugsperr in Kraft tritt, sind zusätzliche Bemühungen, eine weitere Lärmreduktion in den umliegenden Gemeinden zu erwirken, unerlässlich. Als temporäre Massnahme für eine gefühlte «Verlängerung» der Nachtruhe sieht die SP Basel-Stadt eine schmerzhaft Taxe für bestimmte laute, alte Maschinen zu Randstunden vor. Ausserdem anerkennt die SP Basel-Stadt das Bedürfnis der Anwohner*innen nach mehr Nachtruhe.

- **Begrenzende Lärmkurve/alternative Abflugverfahren**

Die SP Basel-Stadt fordert, dass alternative Abflugverfahren geprüft werden, die zu weniger Lärmimmissionen bei den Anwohnenden führen. Dabei muss darauf geachtet werden, dass es sich um transparente, genau definierte Messverfahren handelt.

Bereits geprüft wird der Start auf Piste 15 zwingend ab Nordende. Diese Vorschrift macht nur Sinn, wenn daraus effektiv weniger Lärmimmissionen in der Abflugschneise resultieren (sprich: wenn die Maschinen dann nicht einfach langsamer steigen). Grundsätzlich begrüsst die SP die Massnahme.

ENTWICKLUNG / WACHSTUM DES FLUGBETRIEBS

In Anlehnung an den Marshall-Plan der SP Schweiz stellt sich die SP Basel-Stadt entschieden gegen ein weiteres unbegrenztes Wachstum des EAP.

Forderungen:

- **Kerosin-Besteuerung**

Der Flugverkehr deckt nur einen Bruchteil der durch ihn verursachten Kosten. Dass Kerosin nicht besteuert wird, ist aus heutiger Sicht absolut unhaltbar und einer der Hauptgründe für die viel zu tiefen Flugpreise. Die SP Basel-Stadt unterstützt alle Bemühungen, diesem Missstand ein Ende zu setzen. Die Kompetenz dafür liegt auf nationaler und internationaler Ebene. Wünschenswert ist dabei eine internationale Lösung mit Anpassung des Chicagoer Abkommens¹, in dem festgehalten werden soll, dass eine steuerliche Begünstigung des Flugverkehrs ausgeschlossen ist.

- **Flugticket-Abgabe**

Die SP Basel-Stadt befürwortet eine Lenkungsabgabe für Flugtickets für Linien- und Charterflüge.² Der Bundesrat ist aufgefordert, sich bei unseren französischen Nachbarn für eine Umsetzung stark zu machen.

- **Flugverbot für Staatsangestellte bis 1'000km**

Der Grosse Rat hat eine [Motion von SP-Grossrat Jörg Vitelli](#) überwiesen, die verlangt, dass geschäftliche Reisen von Staatsangestellten über eine Distanz von unter 1'000km nur noch per Bahn erfolgen dürfen. Ein gleichlautender Vorstoss wurde auch in Baselland eingereicht. Die SP Basel-Stadt sieht die Kantone in der Pflicht, als Vorreiter voranzugehen. Das Ziel muss es sein, dass für Reisen über solche Distanzen niemand mehr einen Flug überhaupt in Betracht zieht.

- **Bahnverbindungen in Europa fördern**

Damit Flüge über Distanzen innerhalb von Europa an Attraktivität verlieren, ist auch ein besseres, attraktiveres Bahnangebot nötig. Die SP-Fraktion hat einen entsprechenden [Vorstoss aus dem Grünen Bündnis](#) überwiesen, die SP Basel-Stadt stellt sich klar hinter die dort gestellten Forderungen. Darüber hinaus unterstützt die SP Basel-Stadt die Bemühungen zum Ausbau des Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetzes (die Einnahmen durch die Kerosin-Steuer sind dafür als mögliche Finanzierung zu prüfen).

- **CO2-Kompensationsangebots-Pflicht**

Eine Abgabe zur Kompensation des CO₂-Ausstosses einer Flugreise ist schon heute möglich. Diese Kompensation muss aber zur Pflicht (oder zumindest zur Normalität) werden, indem die entsprechende Option beim Erwerb eines Flugtickets neu fester Bestandteil wird (oder als Opt-Out statt als Opt-In angeboten wird). Diese Forderung muss auf nationaler Ebene angegangen werden. Die SP Basel-Stadt findet es wichtig, dass es genügend Wahlmöglichkeiten für Kompensationsangebote gibt.

¹ <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19440105/index.html>

² Forderung der SP im «Marshall-Plan» für den Klimaschutz - https://www.sp-ps.ch/sites/default/files/documents/02072019_mk_klima-marshallplan_40_massnahmen_de_2.pdf

- **Förderung innovative Technologien (Flugzeuge)**

Wie generell in der Mobilität, sind auch im Flugzeug-Bau grosse Fortschritte nötig, um Mensch und Umwelt von den Auswirkungen der Reisetätigkeit zu entlasten. Die SP Basel-Stadt fordert die Schaffung eines rechtlichen Rahmens, um Technologiefortschritte zu begünstigen. Dazu gehört das Prüfen alternativer Antriebe wie synthetisch erzeugtes Kerosin, Wasserstoff u.ä., z.B. in Form von Pilotversuchen – [siehe dazu auch den Vorstoss von alt SP-Grossrat Ruedi Rechsteiner](#). Das Gebührensystem am Flughafen muss so ausgestaltet sein, dass klare Anreize zur Erneuerung der Flugzeug-Flotten bestehen.

INFRASTRUKTUR

Ein Ausbau der Infrastruktur kann neben einem Komfort-Gewinn und einem willkommenen S-Bahn-Ausbau auch zu einem weiteren Wachstum des EAP führen. Die SP Basel-Stadt hat diverse Infrastruktur-Themen kritisch diskutiert. Folgende Haltungen haben sich dabei als Mehrheitsmeinung herauskristallisiert:

Terminal/Pisten

Die Kapazitätsgrenzen des bestehenden Terminals sind erreicht. Weil aus Sicht der SP Basel-Stadt das Fluggast-Aufkommen aber nicht mehr wesentlich zunehmen soll, wird ein Ausbau zur Erweiterung der Kapazität abgelehnt.

Anstelle einer Erweiterung muss der Flughafen benutzerfreundlicher gestaltet werden: Die Informationen sollen zugänglicher und klarer und der Umgang mit den Reisenden freundlicher werden.

Die SP Basel-Stadt befürwortet hingegen bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit. Die SP Basel-Stadt bietet nicht Hand für den Bau weiterer Docks, die Erweiterung der Pisten-Infrastruktur und der Terminal-Grösse.

Infrastruktur Flughafen-Betrieb

Die SP Basel-Stadt fordert den EAP dazu auf, eine Gebührenerhöhung zur Reduktion des CO₂-Ausstosses aus dem Flughafenbetrieb vorzunehmen.

Bis 2030 sollen auf dem Flughafen ausschliesslich mit erneuerbaren Energien betriebene Fahrzeuge verkehren.

Eine Anpassung der Gebäudetechnik (Heizung, Klimatisierung) ist so vorzunehmen, dass der Betrieb der Bauten ohne fossile Energieträger auskommt.

Bahnanbindung

Die SP Basel-Stadt sieht die Bahnanbindung des EAP als Teil des trinationalen S-Bahn-Projektes. Der Ausbau des S-Bahn-Netzes soll sinnvollerweise gute Auslastungen der Verbindungen begünstigen, deshalb macht die Linienführung mit Halt am EAP grundsätzlich Sinn. Weil dieser Halt aber wiederum auch ein weiteres, nicht erwünschtes Wachstum zur Folge haben kann, knüpft die SP Basel-Stadt ihre Zustimmung an Bedingungen:

1. Der Bahnanschluss soll ausschliesslich für den regionalen Zugverkehr konzipiert sein, eine Fernverkehrsanbindung lehnt die SP Basel-Stadt ab, weil das Einzugsgebiet des EAP nicht weiter vergrössert werden soll.

2. Die SP Basel-Stadt fordert ein kreatives Finanzierungsmodell, das den Kanton Basel-Stadt nicht belastet. Denkbar ist die Finanzierung über eine zweckgebundene Ticket-Steuer o.ä.
3. Eine Busanbindung ist zu erhalten, sodass für die Fahrgäste im Einzugsgebiet der weiteren bedienten Haltestellen (UPK, EAP Cargo usw.) durch den Bahnanschluss kein Nachteil entsteht.
4. Damit der gewünschte Umsteige-Effekt erzielt werden kann, ist ein Teil der bestehenden Parkplätze am EAP in eine Park & Ride-Anlage umzunutzen.

Parkplatz-Angebot

Der EAP erzielte 2018 rund 15% seines Umsatzes mit der Parkplatz-Bewirtschaftung. Das ist ein erheblicher wirtschaftlicher Faktor, ergo ist zu erwarten, dass eine Förderung des Umsteigeeffekts vom EAP nicht mit voller Überzeugung unterstützt wird.

Die SP Basel-Stadt fordert,

- dass geprüft wird, ob der mit den Parkplätzen erzielte Gewinn zur Finanzierung der Bahninfrastruktur verwendet werden kann.
- dass am EAP keine weiteren Parkhäuser gebaut werden und die durch den Bau des Bahnanschlusses entfallenden Parkplätzen nicht anderswo ersetzt werden.
- dass der EAP die Parkplatz-Bewirtschaftung akkurat steuert – auch auf französischer Seite.