

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2019/144](#) von Oberbeck Simon: «EuroAirport: Wirtschaftliche Bedeutung und Fluglärm» 2019/144

vom 14. Mai 2019

1. Text der Interpellation

Am 14. Februar 2019 reichte Oberbeck Simon die Interpellation [2019/144](#) «EuroAirport: Wirtschaftliche Bedeutung und Fluglärm» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Der Euro Airport (EAP) steht vermehrt im Fokus der Öffentlichkeit. In letzter Zeit sind Stimmen zu vernehmen, die eine Reduktion der Betriebszeiten fordern und sich sogar gegen den Bahnanschluss EAP aussprechen. Es werden Studien zitiert, die angeblich einen Kausalzusammenhang zwischen der Herzinfarkt-Rate und Fluglärm herstellen.

Aufgrund dieser Tendenzen wird die Regierung gebeten, einige grundsätzliche Fragen zur Bedeutung des EAP zu beantworten:

1. Wie schätzt die Regierung die wirtschaftliche Bedeutung des EAP für die Region Basel und den Kanton Basel-Landschaft insbesondere ein?
2. Wie schätzt die Regierung die Bedeutung des EAPs für den Tourismus in der Region und im Kanton Basel-Landschaft insbesondere ein?
3. Wie viele Steuerzahler aus dem Kanton Basel-Landschaft arbeiten am EAP?
4. Welche wirtschaftliche Bedeutung hat der Frachtteil des EAP für die regionale Wirtschaft? Wie gross ist die Wertschöpfung für die Pharma- und Logistikbranche? Wie wichtig ist der EAP als Standortfaktor?
5. Was sind die wirtschaftlichen Auswirkungen, sollten die Betriebszeiten des EAP verkürzt werden?
6. Wie steht die Regierung zum Bahnanschluss des Landesflughafens EAP? Insbesondere unter der Berücksichtigung, dass der Bund im [Sachplan Verkehr](#), Teil Infrastruktur Schiene, Stand 04.12.2015, auf S. 21 sagt: «Die Landesflughäfen sind an das europäische HGV-Netz anzuschliessen und im nationalen Eisenbahnnetz sowie im regionalen Netz des öffentlichen Verkehrs optimal zu integrieren»?
7. Was ist die Meinung der Regierung zur Behauptung, dass ein Zusammenhang zwischen Fluglärm und der Herzinfarkt-Rate hergestellt werden kann?

2. Einleitende Bemerkungen

Der EuroAirport (EAP) hat für die Dreiländerregion eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung und ist ein entscheidender Standortfaktor für unsere Region. Mit einer jährlichen Wertschöpfung in der Grössenordnung von 1,6 Milliarden € leistet er einen wesentlichen volkswirtschaftlichen Beitrag. Nicht nur schafft der Flughafen rund 26'000 direkte und weitere mit dem Flughafen verbundene Arbeitsplätze. Mit direkten Verbindungen zu 100 Destinationen in 30 Ländern stellt der Flughafen vor allem auch die Anbindung der Region Basel sowie der Nordwestschweiz, des Elsass und Südbadens an alle wichtigen europäischen Wirtschafts- und Kulturzentren sowie über die grossen internationalen Drehkreuze den Zugang zum weltweiten Luftverkehr sicher.

Eine weitere wichtige Funktion übernimmt der EAP im Logistikbereich. Dabei fungiert er als Import- und Export-Logistikplattform der trinationalen Region. Die am EuroAirport angesiedelten Expressfracht-Anbieter stellen die Anbindung und die Versorgung mit Frachtdienstleistungen bis weit in das Schweizer Mittelland sicher. Mit dem Vollfrachtterminal besteht eine Infrastruktur, die für die regionale Wirtschaft, namentlich für die Bereiche Pharmazie sowie Life Science unerlässlich ist.

Der dritte Part umfasst die industriellen Aktivitäten im Bereich der Flugzeugwartung und des spezialisierten Flugzeuginnenausbaus. Diesbezüglich ist der EAP als Kompetenzzentrum für den Unterhalt und Umbau von Privatflugzeugen international renommiert.

Prognosen zeigen, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung des EAP weiter zunimmt.

Der Regierungsrat arbeitet eng mit seinen Mandatsträgern im Verwaltungsrat des EAP zusammen. Damit ist er in der Lage, die in der Eigentümerstrategie festgelegten Ziele über seine Vertretung sicherzustellen. Beispielhaft hierfür ist die Intervention im Verwaltungsrat zur Reduktion des Lärms in der sensiblen Nachtstunde zwischen 23 und 24 Uhr. Diese Intervention hatte zur Folge, dass nunmehr geprüft wird, inwieweit geplante Starts nach 23 Uhr künftig unterbleiben können.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie schätzt die Regierung die wirtschaftliche Bedeutung des EAP für die Region Basel und den Kanton Basel-Landschaft insbesondere ein?*

Der volkswirtschaftliche Nutzen für die Region wurde mittels zweier Studien ([Steer Davies Gleave](#) und [BAK Economics AG](#)) evaluiert. Zusammenfassend können auf Basis der Zahlen für 2016 folgende Elemente genannt werden:

- Der totale Arbeitsplatzeffekt liegt bei rund 26'000 Arbeitsstellen, die von den Aktivitäten am EAP bewirkt werden. Direkt von der Plattform abhängig sind rund 6'500 Arbeitsplätze
- Die in der gesamten Region Nordwestschweiz, Elsass, Südbaden erzeugte volkswirtschaftliche Wertschöpfung beträgt rund 1,6 Mrd. €.
- Bei der Wertschöpfung bewirkt jeder direkt erwirtschaftete € weitere zwei € in der Region.
- Der Effekt der Wertschöpfung des EAP ist ungefähr 1,5-mal höher als bei der Textilindustrie und auf vergleichbarer Höhe mit der Agrochemie.
- Im Vergleich zur Hotellerie sowie der Forschung und Entwicklung in der Biotechnologie ist die Wertschöpfung des EAP etwa halb so gross.

2. *Wie schätzt die Regierung die Bedeutung des EAPs für den Tourismus in der Region und im Kanton Basel-Landschaft insbesondere ein?*

Eine EAP-Passagierbefragung aus dem Jahr 2018 erbrachte folgende Ergebnisse:

- Im Jahr 2018 sind über 1,1 Million Besucher über den EAP in die Region eingereist.
- Der überwiegende Anteil dieser Besucher hatte einen privaten Reisegrund (rund 75%).

- Rund ein Drittel dieser Privatbesucher hatte eine eindeutig rein touristische Motivation (Urlaub und Städtereise); das sind rund 275'000 Touristen.
- Hiervon konnten ca. 125'000 Personen in regionalen Hotelbetrieben und Gaststätten (BS und BL) begrüsst werden; für den Kanton Basel-Landschaft liegen keine detaillierten Zahlen vor. Gemäss einer früheren EAP-Passagierbefragung aus dem Jahr 2016 lag der Touristenanteil von Basel-Landschaft innerhalb der Region bei rund 8%, was nach wie vor als Richtgrösse gilt.
- Bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von rund 2 Übernachtungen ([Quelle BSF](#)) und einem geschätzten Durchschnittsumsatz von CHF 980 (Quelle Eurostat) je Aufenthalt liegt der touristische Umsatz für den Kanton Basel-Landschaft bei knapp CHF 10 Mio. p.a. (10'000 Gäste in BL * CHF 980).

3. *Wie viele Steuerzahler aus dem Kanton Basel-Landschaft arbeiten am EAP?*

Laut Erhebung des EAP per Ende 2016 hatten am Flughafen (Firmen auf der Plattform, Flughafendirektion) rund 1'200 Beschäftigte ihren Wohnsitz in der Schweiz. Davon waren rund 330 Mitarbeitende in Baselland wohnhaft.

4. *Welche wirtschaftliche Bedeutung hat der Frachtteil des EAP für die regionale Wirtschaft? Wie gross ist die Wertschöpfung für die Pharma- und Logistikbranche? Wie wichtig ist der EAP als Standortfaktor?*

Mit seiner einzigartigen Lage im Einzugsgebiet von drei Ländern im Herzen einer der grossen europäischen Wirtschaftsregionen eignet sich der EAP optimal als Logistikplattform. Dementsprechend fungiert der Flughafen als wichtiger Teil des Logistikclusters Basel. Er beherbergt sowohl die General Cargo als auch die Expressfracht für dringende Güter. Bei der General Cargo stellt der EAP mit seinem temperaturkontrollierten Cargoterminal eine ideale Plattform für den Transport von pharmazeutischen Produkten. Rund 70 % aller Transporte stammen aus der Pharmaindustrie.

Zudem fungiert der EAP als zentrale Drehscheibe für die Expressfracht. Über ihn werden rund 80 Prozent der Expressfracht der Schweiz abgewickelt. Zudem werden vom EAP aus das Südsäss bis Strassburg sowie Südbaden bis Freiburg mit Expressfracht versorgt.

Der EAP ist somit ein wichtiges Tor für die regionale Wirtschaft im Dreiländereck. Die Luftfracht am Flughafen generiert rund 800 Arbeitsplätze und ist für eine Wertschöpfung in dreistelliger Millionenhöhe verantwortlich.

5. *Was sind die wirtschaftlichen Auswirkungen, sollten die Betriebszeiten des EAP verkürzt werden?*

Die Betriebszeiten eines Flughafens stehen in unmittelbarer Abhängigkeit zum Betriebsmodell. Die ökonomische Anforderung der auf einem Flughafen operierenden Airlines ist dabei, dass eine Linie rentabel sein muss, was wiederum eine bestimmte Anzahl an täglichen Rotationen erfordert. So weist die am EAP mit einem Marktanteil von 60% dominierende EasyJet durchschnittlich vier Rotationen auf. Demgegenüber führt beispielsweise die auf dem Drehkreuz in Zürich operierende Swiss eine tägliche Rotation weniger durch, da sie auch Interkontinentalverbindungen unterhält. Die vier Rotationen bedeuten, dass die Flugzeuge den EAP früh am Tag verlassen und spät am Abend wieder zurückfliegen. Dieses Betriebsmodell garantiert attraktive Verbindungen vor allem für Geschäftsleute, die am gleichen Tag von der Region Basel aus in europäische Zentren gelangen können.

Die Betriebszeiten sind aber auch für den Güterverkehr von entscheidender Bedeutung. Vom EAP aus wird nicht nur die regionale Expressfracht abgewickelt, sondern auch wichtige Eilgüter aus dem Mittelland. Damit ist der EAP ein entscheidendes Glied einer internationalen Logistikkette. Die Expressfracht wird daher nicht nur tagsüber, sondern bis nach 23 Uhr zu den vier europäischen Expressfrachtzentren in Leipzig, Paris, Köln-Bonn sowie Lüttich geflogen. Am frühen Morgen ab 5 Uhr treffen dann die Flugzeuge von den Drehkreuzen, die rund um die Uhr operieren, mit neuer Fracht wieder am EAP ein.

Eine Kürzung der Betriebszeiten würde somit eine Änderung des bestehenden Betriebsmodells respektive der Strategie des EAP bedeuten. Der Wechsel auf ein anderes Modell, z.B. auf ein Drehkreuzmodell wie in Zürich mit entsprechend verkürzten Betriebszeiten, ist weder ökonomisch noch betrieblich möglich, da ein zweiter interkontinentaler Hub in der Schweiz nicht rentabel sein kann. Die SWISS hat bereits mehrmals mitgeteilt, dass ein solcher Drehkreuzbetrieb in Basel nicht realisierbar ist. In letzter Konsequenz würde somit eine Verkürzung der Betriebszeiten (z.B. Schliessung des Betriebs zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr) die Existenz des heutigen Flugbetriebs im Passagier- und im Frachtverkehr in Frage stellen mit entsprechenden Konsequenzen auf die Wertschöpfung und die Anzahl der Arbeitsplätze in unserer Region.

6. *Wie steht die Regierung zum Bahnanschluss des Landesflughafens EAP? Insbesondere unter der Berücksichtigung, dass der Bund im [Sachplan Verkehr](#), Teil Infrastruktur Schiene, Stand 04.12.2015, auf S. 21 sagt: «Die Landesflughäfen sind an das europäische HGV-Netz anzuschliessen und im nationalen Eisenbahnnetz sowie im regionalen Netz des öffentlichen Verkehrs optimal zu integrieren»?*

Der Regierungsrat begrüsst die Absichten für eine Bahnanbindung am EAP. Dabei handelt es sich nicht um ein Projekt des EAP selbst, sondern um ein umfassendes Projekt des öffentlichen Bahnverkehrs. Zur Ergänzung des grenzüberschreitenden S-Bahnnetzes in der ganzen trinationalen Agglomeration stellt das Projekt einen notwendigen Schritt dar und fördert mit der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene eine sinnvolle Mobilität. Für den EAP selbst ist der Bahnanschluss ein ergänzendes Element. Es ist nicht vorgesehen, dass Fernverkehrszüge (TGV, IC, etc.) die Haltestelle EuroAirport bedienen werden. Die Erschliessung bleibt eine über das S-Bahnnetz. Eine hierzu durchgeführte Studie zeigt, dass mit dem Bahnanschluss lediglich 4 Prozent mehr Passagiere den EAP nutzen würden. Hingegen ist es aus übergeordneter Verkehrspolitik sinnvoll, den heutigen Modalsplitt, also den Anteil des Öffentlichen Verkehrs, zu erhöhen und das bereits heute sehr dicht befahrene Strassennetz in Basel mit dem Schienenverkehr zu entlasten.

7. *Was ist die Meinung der Regierung zur Behauptung, dass ein Zusammenhang zwischen Fluglärm und der Herzinfarkt-Rate hergestellt werden kann?*

Die massgebenden Grenzwerte für Fluglärm sind in den bundesrechtlichen Gesetzen und Verordnungen geregelt. So ist auch geregelt, ab welchen Werten der Fluglärm lästig oder gar schädlich sein kann (Lärmschutzverordnung Anhang 5, LSV; SR 841.14). Diese als Immissionsgrenzwerte bezeichneten Limiten werden heute auf der Schweizer Seite des Flughafens vollumfänglich eingehalten (vgl. Überprüfung BAZL per 2016).

Die in der LSV festgelegten Grenzwerte sollen die Bevölkerung vor übermässiger Lärmbelastung schützen und sicherstellen, dass die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich gestört wird. Das Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) fordert dabei, dass diese Grenzwerte "nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung" festzulegen sind. Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) berät dabei die massgebenden Bundesstellen und schlägt Belastungsgrenzwerte für die Beurteilung von Lärm vor. Die von der EKLB initiierte und vom Schweizerischen Nationalfonds finanzierte SiRENE-Studie untersucht die Auswirkungen des Lärms. Die Ergebnisse werden von den zuständigen Bundesstellen ausgewertet. Ob ein Kausalzusammenhang zwischen Fluglärm und der Herzinfarkt-Rate hergestellt werden kann und wie ein allfälliger Zusammenhang auf die Definition der Lärmgrenzwerte Einfluss hat, ist noch nicht entschieden.

Liestal, 14. Mai 2019

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich