

## Broschüre zur Abstimmung vom 13. Juni 1999

### Erläuterungen des Regierungsrates zum Landratsbeschluss über einen Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen

#### Abstimmungsfrage (Stimmzettel 6): Wollen Sie den Landratsbeschluss vom 14. Januar 1999 über einen Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen annehmen?

##### Die Bedeutung des Flughafens Basel-Mulhouse

Der Flughafen Basel-Mulhouse ist eine durch Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich im Jahre 1949 begründete binationale öffentlich-rechtliche Unternehmung. Für die Schweiz ist der Flughafen Basel-Mülhausen dritter Landesflughafen; für unsere trinationale Region stellt er ein wichtiges Element der regionalen Verkehrs- und Wirtschaftsinfrastruktur dar.

Der Flughafen Basel-Mulhouse wurde letztmals im Jahre 1990 modernisiert. Dabei wurden die Anlagen auf die Abfertigung von etwa 1,8 Millionen Passagieren ausgerichtet. Inzwischen weist der Flughafen jedoch bereits ein Aufkommen von jährlich 3 Mio. Passagieren auf. Die Kundenbedürfnisse können heute nicht mehr in ausreichendem Masse gewahrt werden. Ähnliches gilt für die derzeit vorhandenen Frachtanlagen.

Der Flughafen soll entsprechend den Bedürfnissen unserer trinationalen Region (beide Basel, Elsass, Südbaden) insbesondere die Verbindungen zu den wichtigen europäischen Zentren und zu den grossen internationalen Verkehrsknotenpunkten sicherstellen. Diese überaus wichtige Funktion kann der Flughafen für unsere Region nur wahrnehmen, wenn eine der Zeit entsprechende moderne Infrastruktur bereitgestellt wird. Hierzu sollen hauptsächlich folgende Vorhaben realisiert werden:

- Erweiterung des Passagier-Terminals und Erstellen eines Y-förmigen Fingerdocks
- Erweiterung des Flugzeug-Vorfeldes
- Optimierung des Fracht-Terminals
- Verlängerung der Ost/West-Piste um 220 Meter
- Verbesserung der technischen Infrastrukturen
- Errichtung eines Werkhofes für die technischen Dienste wie Feuerwehr usw.
- Verbesserung der allgemeinen Infrastruktur
- Erschliessung einer Zone für kommerzielle Aktivitäten
- Erwerb von Grundstücken

Mit der Verlängerung der sog. Ost/West-Piste kann eine namhafte Verlagerung der heutigen Starts Richtung Süd auf die Ost/West-Richtung, und damit über eher dünn besiedeltes Gebiet erreicht

werden. Davon würden neben französischen Gemeinden insbesondere auch die Baselbieter Vortorgemeinden deutlich profitieren.

Der Flughafen kann etwa 65 Prozent des Investitionsvolumens von rund 379 Mio. Franken selbst finanzieren. Gemäss einer Vereinbarung zwischen der Schweiz und Frankreich sollen die fehlenden rund 35 Prozent durch die beiden Länder je hälftig aufgebracht werden. Innerhalb Frankreichs und der Schweiz werden diese staatlichen Beiträge wiederum auf verschiedene Institutionen aufgeteilt. Entsprechend einer vom Landrat am 11. Juni 1998 genehmigten Vereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft, dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt sollen die beiden Kantone den schweizerischen hälftigen Subventionsanteil wiederum je zur Hälfte unter sich aufteilen. Bezogen auf das konkrete Bauvorhaben bedeutet dies, dass die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt je einen Beitrag von 33,35 Mio. Franken übernehmen sollen.

#### Weshalb haben sich Regierungsrat und Landrat für den finanziellen Beitrag von 33,35 Mio. Franken an den Flughafen entschieden?

Der Flughafen Basel-Mulhouse erbringt für die Region Basel einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Attraktivität. So wäre etwa eine Messe- und Kongressstadt Basel oder eine Wirtschaftsregion Basel mit Sitz von internationalen Unternehmungen, teils von Weltrang, ohne Flughafen kaum denkbar. Der Kanton Basel-Landschaft profitiert in zunehmendem Masse von den vielfältigen Wachstumsimpulsen des Flughafens.

Nicht nur indirekt, auch direkt schaffen der Flughafen und die dort angesiedelten Unternehmen kontinuierlich Arbeitsplätze. So stieg deren Zahl von 1'500 im Jahre 1985 auf derzeit über 5'000, und es werden weit über 250 Mio. Franken an Lohngeldern ausbezahlt. Damit ist die Institution Flughafen einer der grössten nichtstaatlichen Arbeitgeber in unserer Region.

All diese Erwägungen rechtfertigen aus der Sicht des Regierungsrates und des Kantonsparlaments die Ausrichtung einer Subvention von 33,35 Mio. Franken, verteilt über mehrere Jahre, bei weitem. Vergleicht man diesen Betrag mit den Subventionierungen in Milliardenhöhe für andere Verkehrsprojekte, etwa den Infrastrukturkosten des Schienenverkehrs, so erhält die Region Basel mit einem doch verhältnismässig geringen finanziellen Beitrag eine attraktive, moderne Verkehrsinfrastruktur.

#### Wichtige Auflagen des Landrates

Es ist unbestritten, dass jeder Verkehr neben positiven auch negative Auswirkungen mit sich bringt, sei es der Strassen-, Schienen- oder eben der Luftverkehr. Regierungsrat und Landrat haben darum den Umweltaspekten ein grosses Gewicht beigemessen und ihr Ja zum Investitionsbeitrag mit verschiedenen Auflagen zur Wahrung der Umweltsorgen und der Wohnlichkeit verknüpft:

- die Einhaltung der "Direktstartregelung" und damit die Beschränkung von Starts von Strahlflugzeugen über der Agglomeration Basel;
- die Verlängerung der Ost/West-Piste und eine namhafte Verlagerung der Starts Richtung Süd auf die verlängerte Ost-West-Piste;
- eine Revision des Pistenbenützungskonzepts;
- die restriktivere Handhabung der Ausnahmegewilligungen in der Sperrzeit und eine weitere Annäherung der Nachtflugordnung in der übrigen Nachtzeit an die schweizerischen Regeln;

- die Vorlage eines Beschlussantrags an den Verwaltungsrat des Flughafens zur Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen;

- die Sicherung der Möglichkeit eines künftigen Schienenanschlusses.

Zudem hat der Landrat den Regierungsrat damit beauftragt, zusammen mit den anderen Partnern eine Risikoanalyse zu veranlassen.

Bei Nichteinhalten der Auflagen hat der Landrat zudem den Regierungsrat ermächtigt, nach Konsultation der anderen schweizerischen Partner (Kanton Basel-Stadt, Eidgenossenschaft) mit der Auszahlung des Investitionsbeitrags zuzuwarten oder Kürzungen vorzunehmen. Ausserdem hat der Landrat den Regierungsrat zur jährlichen Berichterstattung über den Stand der Bemühungen zur Erfüllung der Auflagen verpflichtet.

Der Kanton Basel-Landschaft sichert sich damit ein Mitspracherecht in den wichtigen Umweltfragen, das er bei einem Verzicht auf den Investitionsbeitrag nicht wahrnehmen könnte.

### Regionale Flughafen-Partnerschaft

Bei der Beurteilung dieser Auflagen ist zu berücksichtigen, dass der Flughafen Basel-Mulhouse ein binationaler Flughafen der Schweiz und Frankreichs ist. Ohne Rücksichtnahme auf die Position des jeweils anderen Partners können deshalb keine Lösungen erzielt werden. Dies gilt für die Schweiz umso mehr, als sich der Flughafen vollständig auf französischem Boden befindet. So würde beispielsweise Frankreich sich nicht einfach die Übernahme des Betriebsreglements eines schweizerischen Flughafens aufzwingen lassen. Mit genau demselben Recht könnte Frankreich die globale Übernahme eines weit weniger umweltfreundlichen Betriebsreglements eines französischen Flughafens verlangen, auch wenn dies dann zum Nachteil der Agglomeration Basel ausfiel. Ebenso würde sich Frankreich eine Forderung, dass alle älteren und lärmigen Flugzeuge nurmehr Richtung Norden, also über Frankreich fliegen dürften, nicht gefallen lassen. Ein Begehren nach Aufnahme von Auflagen zu Gunsten des schweizerischen Gebiets in den Staatsvertrag wäre chancenlos und würde von Frankreich als Anmassung seitens der Schweiz betrachtet. Damit wären auch konsensfähige Fortschritte im Interesse der Umwelt und der Wohnlichkeit blockiert. Zudem ist zu beachten, dass Frankreich den Staatsvertrag jederzeit kündigen kann und dann die Schweiz jeglichen politischen Einfluss auf die Entwicklung des Flughafens verliert.

Dass jedoch konsensfähige Positionen Resultate bringen, hat sich in der Vergangenheit mehrfach gezeigt. So konnte mit Unterstützung der Schweizer Delegation des Verwaltungsrates erreicht werden, dass für den Flughafen eine Nachtflugordnung in Anlehnung an die schweizerischen Regelungen erlassen wurde, dass als Anreiz zum Einsatz lärmgünstigerer Flugzeuge lärmabhängige Landetaxen eingeführt wurden, dass für die lärmigen Kapitel II -Flugzeuge seit dem 1. April 1998 eine eingeschränkte Betriebszeit besteht, dass der Flughafen eine moderne Umwelterfassungsanlage angeschafft hat und dass die Anzahl Direktstarts von Strahlflugzeugen pro Tag im Jahresdurchschnitt von tatsächlich 9 auf 8 reduziert und eine entsprechende Bestimmung im französischen Luftfahrthandbuch offiziell publiziert wurde. Zudem konnte eine unabhängige Ombudsstelle eingerichtet werden, die auch vom Flughafen anerkannt wird. Solche Erfolge können nicht mit Bedingungen erzwungen, sondern nur auf dem Verhandlungsweg im Rahmen der regionalen Partnerschaft, mit der Eigenossenschaft und dem Staat Frankreich erreicht werden.

Die Schweiz ist im Hinblick auf eine verbesserte Kostenwahrheit im Luftverkehr international stark engagiert und hat entsprechende Vorstösse unternommen, z.B. zur Abschaffung der tatsächlich stossenden Steuerbefreiung des Flugtreibstoffes. Diese von der Eidgenossenschaft in den interna-

tionalen Gremien vorgenommenen Vorstösse sind der einzig erfolgversprechende Weg. Eine Ablehnung des Investitionsbeitrags an den Flughafen Basel-Mulhouse hätte hingegen auf die Kostenwahrheit im weltweit operierenden Luftverkehr nicht die geringste Auswirkung.

Die Eidgenossenschaft hat sich im Einklang mit der erwähnten Vereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft "betreffend Zusammenarbeit bei der Wahrung der schweizerischen Interessen auf dem binationalen Flughafen Basel-Mülhausen" gegenüber Frankreich zur Leistung des schweizerischen Investitionsbeitrages völkerrechtlich schon verpflichtet. Mit einer Ablehnung der Subvention würde deshalb der Ausbau des Flughafens nicht verhindert; dagegen würden die Mitspracherechte unseres Kantons mit grosser Wahrscheinlichkeit mittelfristig erheblich reduziert und der Einfluss unseres Kantons für unbestimmte Zeit entscheidend geschwächt. Wegen der regional bedeutenden Funktion des Flughafens, aber auch im Hinblick auf die berechtigten Umweltanliegen kann gerade dies weder im Interesse der auf Wohnlichkeit bedachten Bevölkerung noch im Interesse der Wirtschaft sein.

### Abstimmungsempfehlung

Aufgrund dieser Überlegungen empfehlen Ihnen Regierungsrat und Landrat (mit 57 zu 23 Stimmen), dem Investitionsbeitrag von maximal 33,35 Mio. Franken an den Flughafen Basel-Mulhouse zuzustimmen.

Liestal, 13. April 1999

Im Namen des Regierungsrates  
die Präsidentin: Schneider-Kenel  
der Landschreiber: Mundschein

[http://www.baselland.ch/erl-rr\\_flug-htm.294495.0.html#body-over](http://www.baselland.ch/erl-rr_flug-htm.294495.0.html#body-over)