



An den Grossen Rat

13.5004.02

WSU / P135004
Basel, 23. Januar 2013

Regierungsratsbeschluss vom 22. Januar 2013

Interpellation Nr. 125 von Christoph Wydler betreffend „Der Euro-Airport baut ein neues Cargo Terminal“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 9. Januar 2013)

„Der EAP baut ein 21'000 m² grosses neues Cargo Terminal, unterteilt in sieben Module mit einer Fläche von 3'000 m². Zusätzlich ist der Bau von 6'000 m² Bürofläche auf zwei Stockwerken sowie ausreichend Stellflächen für Lkw und Pkw vorgesehen. Zwei Parkpositionen für Vollfrachter sind ebenfalls Projektbestandteil. Das neue Cargo Terminal ersetzt die bestehende Anlage und wird im südöstlichen Gebiet des Flughafens angesiedelt sein. Eine wichtige Verbesserung gegenüber der bestehenden Anlage ist die durchgängige Temperaturführung im Inneren des Terminals im Bereich von 15 bis 25 °C. Damit ist die Anlage für die Abfertigung von Produkten der pharmazeutischen Industrie ausgerichtet.

Mit der Investition von über 40 Millionen Euro will der EuroAirport anscheinend auf einen zentralen Geschäftszweig setzen (der allerdings nur wenige Prozente zur Beschäftigung und zur Wertschöpfung am EAP beiträgt). Der EAP ist jedoch bis jetzt kein Frachtflughafen und soll nicht als solcher zusätzlich ausgebaut werden!

In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie gross war der alte Terminal?
2. Hat die Fracht in letzter Zeit nicht abgenommen?
3. Wie viele Vollfrachterfliegen Basel durchschnittlich pro Woche an?
4. Ist dieser Geschäftszweig wirklich zentral und wird deshalb ausgebaut?
5. Hat man bei den Pharmabetrieben eine Bedarfsabklärung gemacht? Bestehen Zusicherungen oder bereits entsprechende Mitverträge?
6. Trägt sich die Investition für die Frachthalle oder muss sie quersubventioniert werden?
7. Ist es nicht so, dass wenn ausgebaut wird, sich ausser-regionale Firmen ebenfalls dafür interessieren und dies somit eine enorme Zunahme des Flugverkehrs mit sich bringt?
8. Die Bevölkerung rund um den Flughafen leidet unter dem Lärm der riesigen Frachtflugzeuge. Ist sich die Regierung dieser zunehmenden Einbusse von Lebensqualität bewusst?

Christoph Wydler“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Wie gross war der alte Terminal?

Die alte, für die Zwecke der allgemeinen Fracht genutzte Frachthalle des EuroAirport umfasst eine Grundfläche von 14'000 m².

2. Hat die Fracht in letzter Zeit nicht abgenommen?

Das Frachtaufkommen am EuroAirport hängt wie an anderen Flughäfen vor allem vom allgemeinen Konjunkturverlauf ab. Aufgrund des Abflauens der internationalen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sind die transportierten Frachtmengen am EuroAirport in der Tat seit 2010 rückläufig. Demgegenüber stiegen die Tonnagen seit Mitte der 90er Jahre an. Insofern die Investition in die neuen Frachtanlagen des EuroAirport auf einen längerfristigen Zeithorizont ausgerichtet sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Frachtaufkommen wieder zunehmen werden und eine wirtschaftlich vernünftige Auslastung der Anlagen erreicht wird.

So geht etwa die globale Marktprognose 2012-2031 von Airbus im Bereich der interkontinentalen Luftfracht langfristig davon aus, dass in den nächsten 20 Jahren mit einem jährlichen Wachstum von über 5 Prozent zu rechnen ist. Mit dem neuen Cargo Terminal verfolgt der EuroAirport das Ziel, bis zum Jahr 2020 rund 50% des Luftfrachtaufkommens der Region abzudecken. Heute fertigt der EuroAirport 21% des Gesamtmarktes ab.

Die Frachttonnagen insgesamt (Express + Vollfracht; geflogen und LKW-Ersatzverkehr) haben sich wie folgt entwickelt:

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
83'580	95'770	107'309	101'111	85'022	107'607	103'277	94'000

* 2012: Geschätzt

3. Wie viele Vollfrachter fliegen Basel durchschnittlich pro Woche an?

Per Winterflugplan 2012/2013 werden am EuroAirport pro Woche 1-2 Flüge mit Vollfrachtflugzeugen (ohne Expressfracht) durchgeführt.

4. Ist dieser Geschäftszweig wirklich zentral und wird deshalb ausgebaut?

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass das Frachtgeschäft zum Angebot des EuroAirport als moderne Verkehrsinfrastruktur der Region Basel gehört. Es ist nach dem Personenlinienverkehr und dem Personencharterverkehr sowie den gewerblichen und industriellen Aktivitäten auf der Plattform drittes Element der Geschäftsstrategie des Flughafens.

Das Frachtgeschäft am EuroAirport mit seinen zwei Standbeinen Express- und Vollfracht trägt dabei gut 15 Prozent zum Gesamtumsatz des Flughafens bei. Der Anteil der Vollfracht am Frachtaufkommen liegt (per Ende 2012) bei rund 60 Prozent. Dies entspricht einer Menge von 61'076 Tonnen. Von diesen werden rund 90 Prozent als sog. Luftfrachtersatzverkehr per LKW auf der Strasse von und zum EuroAirport transportiert. Rund 10 Prozent oder 5'895 Tonnen werden mit dem Flugzeug transportiert.

Im ganzen Frachtsektor sind am EuroAirport rund 900 Personen beschäftigt. Die erbrachten Logistikdienstleistungen leisten einen kumulierten Beitrag von geschätzt 200 Mio. CHF an die volkswirtschaftliche Wertschöpfung in der ganzen Region. Die Frachteinrichtungen am EuroAirport sind somit eine wichtige Voraussetzung für die Logistikbranche in der Region.

Der Bau der neuen Frachthalle ist daher nach Meinung des Regierungsrats gerechtfertigt und vernünftig. Dies zumal sie vor allem auch dazu dient, bereits heute bestehende Anforderungen, wie zum Beispiel diejenige der Pharmaindustrie nach temperaturkontrollierten Einrichtungen, denen der Flughafen zum Teil nicht mehr adäquat gerecht werden kann, zu erfüllen. Es geht somit nicht um einen massiven Ausbau des Frachtgeschäfts, sondern in erster Linie um eine Anpassung an die heutigen Bedürfnisse der hiesigen, international tätigen, exportorientierten Wirtschaftsunternehmen.

5. Hat man bei den Pharmabetrieben eine Bedarfsabklärung gemacht? Bestehen Zusicherungen oder bereits entsprechende Mitverträge?

Der Bedarf für Art und Umfang der neuen Frachthalle wurde selbstverständlich bei den potentiellen Kunden abgeklärt, mit denen der Flughafen regelmässig in Kontakt ist. Für die vorgesehenen Flächen der neuen Frachthalle bestehen unterdessen feste Mietverpflichtungen von Seiten der Luftfracht- bzw. Logistikunternehmen.

6. Trägt sich die Investition für die Frachthalle oder muss sie quersubventioniert werden?

Die Investition für die neue Frachthalle wird ausschliesslich durch den Flughafen selber finanziert und durch die künftigen Erträge aus der Vermietung der Halle amortisiert. Ein Subventionsbedarf besteht nicht.

7. Ist es nicht so, dass wenn ausgebaut wird, sich ausser-regionale Firmen ebenfalls dafür interessieren und dies somit eine enorme Zunahme des Flugverkehrs mit sich bringt?

Die neue Frachthalle ist klar auf die Bedürfnisse des Marktes und die Wirtschaft in der Region Basel ausgelegt. Es geht darum, die heute nicht mehr zeitgemässe Frachtinfrastruktur des EuroAirport zu ersetzen und der heutigen Kundschaft auf ihre Bedürfnisse abgestimmte Einrichtungen zur Verfügung zu stellen, damit die Standortattraktivität der trinationalen Agglomeration insbesondere für exportorientierte Unternehmen aufrecht erhalten bleiben kann.

8. Die Bevölkerung rund um den Flughafen leidet unter dem Lärm der riesigen Frachtflugzeuge. Ist sich die Regierung dieser zunehmenden Einbusse von Lebensqualität bewusst?

Dem Regierungsrat ist bewusst, dass in der Anwohnerschaft des Flughafens die im Vollfrachtverkehr eingesetzten Flugzeuge als besonders störend empfunden werden, auch wenn der Anteil der Flüge mit grossen Frachtflugzeugen am Gesamtverkehr sehr klein und der Impact auf die Gesamtlärmbelastung daher beschränkt ist. Er ist daher bspw. erfreut darüber, dass die am EuroAirport operierende Frachtfluggesellschaft Korean Airline seit einiger Zeit mit einem moderneren Typ des eingesetzten Flugzeugs Boeing 747 fliegt, was aufgrund der anderen Motorisierung zu deutlich geringeren Lärmemissionen führt.

Insgesamt werden bei Flugzeugen der neuesten Generation eine Reduktion der Schallimmissionen im Bereich von 10 dB gegenüber vorhergehenden Flugzeugversionen gemessen (z.B. B747-800 im Vergleich zu B747-400). Auf Basis des Business Plans für die neue Frachthalle, wonach bis 2020 um die 10 Frachtflüge pro Woche abgefertigt werden sollen, was einem Prozent der

heutigen Flugbewegungen am EuroAirport entspricht und sich auch mit den Grundlagen deckt, welche für den Lärmbelastungskataster verwendet wurden, kann aufgrund der zu erwartenden Flottenentwicklung davon ausgegangen werden, dass die Lärmimmissionen insgesamt nicht zunehmen und die Schweizer Immissionsgrenzwerte auch in Zukunft eingehalten werden.

Vor diesem Hintergrund erachtet es der Regierungsrat – wie er bereits verschiedentlich dargelegt hat – als richtige Strategie, mit Differenzierungen in der Tarif- und Gebührenordnung zu einer allgemeinen Verteuerung der lauten Flugzeuge zu kommen und daneben spezifische Regeln zum Schutz von sensiblen Zeiten (z.B. nochmalige Stufung der Tarife; Verbot der lärmigsten Flugzeuge nachts / sonntags) vorzusehen. Mit solchen Regelungen, die in für die Fluggesellschaften planbarer Weise eingeführt werden, kann der in den nächsten Jahren stattfindende Flottenwechsel nicht nur, aber v.a. auch bei den Vollfrachtern gezielt beeinflusst werden und ein gezielter Schutz der Bevölkerung vor übermässigen Lärmauswirkungen erreicht werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin