



An den Grossen Rat

26.5177.02

WSU/P265177

Basel, 1. Juli 2026

Regierungsratsbeschluss vom 30. Juni 2026

Schriftliche Anfrage Michael Graber betreffend Fonds für Fluglärmgebühren

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Michael Graber Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) erhebt von den Fluggesellschaften sogenannte «Lärmgebühren», deren Höhe sich unter anderem nach dem beim Starten und Landen verursachten Fluglärm richtet. Diese Gebühren fliessen in einen französischen Fonds (Plan de Gêne Sonore, PGS), dessen Finanzmittel für Lärmsanierungen bei Wohngebäuden von fluglärm betroffenen Anwohnenden eingesetzt werden kann.¹

Der Fonds untersteht alleine dem französischen Recht und gegenwärtig können ausschliesslich Anwohnende auf französischem Staatsgebiet von diesen Finanzierungen profitieren. Fluglärm betroffene Anwohnende auf Schweizer Boden sind von der Unterstützung ausgeschlossen.

Vor diesem Hintergrund bittet der Unterzeichnende die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist das Reglement zur Verwaltung des Fonds öffentlich zugänglich? Falls ja, wo kann es eingesehen werden?
2. Welche Körperschaft ist für die Verwaltung des Fonds zuständig?
3. Gab oder gibt es die Bemühungen, den Fonds für eine grenzüberschreitende Mittelverwendung einzusetzen? Allschwil hatte offenbar 2004 aktiv auf Geld aus dem Fonds verzichtet.² Mit welcher Argumentation? Hat Basel dies ebenfalls aktiv abgelehnt?
4. Welche Körperschaft ist befugt, das Reglement zur Verwendung der Fondsmittel zu ändern und so eine Verwendung auch für Gebäude in der Schweiz zu ermöglichen?
5. Gibt es gesetzliche Bestimmungen in Frankreich oder in der Schweiz, die eine Änderung des Reglements erschweren oder gar verunmöglichen?
6. Falls eine Änderung hin zu einem gemeinsamen Fonds nicht möglich ist: Ist der Regierungsrat bereit, auf die Einrichtung eines «Zwillings-Fonds» hinzuwirken, in den ein Teil der vom EAP erhobenen Lärmgebühren fliessen und mit dessen Vermögen Lärmschutzsanierungen auf Schweizer Boden finanziert werden können?

¹ https://www.euroairport.com/sites/default/files/imported_files/240328_info%20complementaires_dispositif_insonorisation_EN.pdf

² <https://www.bzbasel.ch/basel/baselland/allschwil-verlangt-larmschutzgelder-vom-euro-airport-ld.1718482>

7. In der Schweiz gilt bei überschrittenen Lärmgrenzwerten ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutzmassnahmen (vgl. Lärmschutzverordnung).³ Wie kommt das BAZL dieser Pflicht im Zusammenhang mit dem EAP nach?

Michael Graber»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Vorbemerkung

Zum Verständnis ist einleitend folgendes festzuhalten.

Die in der Schriftlichen Anfrage angesprochene Lärmgebühr am EuroAirport («Redevance Bruit») wurde durch Beschluss des Flughafenverwaltungsrats im Jahr 2004 mit Wirkung per 1. Januar 2005 eingeführt. Aufgrund der binationalen Struktur des Flughafens und der Tatsache, dass der Flugverkehr grossmehrheitlich im Schweizer Sektor basierend auf Schweizer Flugrechten stattfindet, wurde die EAP-Lärmgebühr im Sinne eines autonomen Nachvollzugs anstelle der sonst an französischen Flughäfen erhobenen Lärmabgabe (Taxe sur les nuisances sonores aériennes, TNSA) geschaffen.

Die Regeln für die Erhebung der EAP-Lärmgebühr bei den Airlines sind in der Tarifordnung des Flughafens festgehalten.⁴ Sie entsprechen den in der französischen Gesetzgebung geltenden Regeln für die TNSA.

Zweck der EAP-Lärmgebühr – wie der der TNSA – ist die Finanzierung von Schallschutzmassnahmen an Gebäuden. Voraussetzung dafür ist, dass die betroffene Liegenschaft im Gebiet des französischen Lärmbelastungsplans Plan Gêne Sonore (PGS) für den EuroAirport liegt. Der PGS wird vom Präfekten des Département du Haut-Rhin erlassen und in Abständen aktualisiert. Der PGS legt die an den Flughafen angrenzenden Gebiete fest, in denen Wohngebäude eine finanzielle Förderung für Schallschutzmassnahmen erhalten können. Der PGS ist ergänzend zum sog. „Plan d'Exposition Bruit“ (PEB), der die Bautätigkeit in den französischen Kommunen rund um den Flughafen steuert. Die zu PEB und PGS analogen Instrumente in der Schweiz sind die Lärmkurven gemäss SIL-Objektblatt (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) und der Lärmkataster für den EuroAirport gem. Art. 37 LSV, die vom Bund erlassen werden. Dazu kommen die Nutzungsplanung resp. Zonenordnungen auf kommunaler Stufe, in denen die Lärmempfindlichkeitskategorisierung des Siedlungsgebiets entsprechend den Bestimmungen der eidgenössischen Lärmschutzverordnung festgelegt sind.

Die durch die Lärm-Gebühr am EuroAirport generierten Einnahmen fliessen in einen speziellen, vom Flughafen geführten Fonds, nicht in einen staatlichen, wie im Fall der TNSA. Aus diesem Fonds werden auf Antrag Beiträge bspw. an den Einbau von Schallschutzfenstern oder Lärmisolierungen geleistet. Informationen zur Antragsstellung und zum Ablauf der Gesuchsbewilligung sind auf der Homepage des EuroAirport erhältlich.⁵ Das Prozedere entspricht wiederum demjenigen im Fall der regulären französischen TNSA. Der Entscheid über die Gutheissung eines Gesuchs wird durch eine spezielle Kommission (Commission Consultative d'Aide aux Riverains, CCAR) getroffen, in der der Flughafen, die zuständigen staatlichen Stellen und kommunale Vertretungen Einsitz haben.

Bereits bei der Einführung der EAP-Lärmgebühr war das Anliegen, dass die Einnahmen aus der Gebühr auch für Massnahmen in den flughafennahen Gebieten auf Schweizer Seite genutzt werden sollen (konkret Allschwil mit rund 290 betroffenen Wohneinheiten). Es wurde dazu geprüft, ob das in Frankreich angewendete, auf den PGS gestützte System nach den französischen Modalitäten entsprechend erweitert werden kann. Die Mittelverwendung wäre durch eine zur CCAR analoge Kom-

³ <https://www.news.admin.ch/de/newnsb/zZBDmajvRvvbYVpmMVMTQ>

⁴ Siehe https://www.euroairport.com/sites/default/files/medias/file/2026/06/EuroAirport_Brochure_tarifaire_2026_new.pdf

⁵ <https://www.euroairport.com/de/verantwortung#larmmanagement> → Zuschüsse für Lärmschutzmassnahmen

mission für die Schweizer Anrainerkommunen getroffen worden. Klar war, dass zum damaligen Zeitpunkt gemäss Schweizer Lärmschutzrecht in Schweizer Gebieten um den Flughafen keine Ansprüche auf Lärmschutzbeiträge bestanden.

Die angedachte Lösung kam in der Folge aufgrund der Unterschiede zwischen schweizerischem und französischem Raumordnungsrecht allerdings nicht zustande. Während in Frankreich innerhalb der durch PEB und PGS festgelegten Zonen keine neuen Nutzungen und keine Nutzungsverdichtungen mehr möglich sind, kann nach Schweizer Recht innerhalb einer bereits festgelegten Nutzungszone noch zusätzlich gebaut werden, selbst wenn die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung überschritten sind (demgegenüber kann aber ein noch nicht eingezontes Gebiet im Falle von Planungswertüberschreitungen nicht zur Nutzungszone erklärt werden). Damit wurde die Gefahr gesehen, dass im Falle einer künftiger Verdichtung von betroffenen Gebieten in der Nutzungszone die Ansprüche sehr stark anwachsen. Die deswegen von der Gemeinde Allschwil geforderte formelle Erklärung, im betroffenen Gebiet keine Auf- oder Umzonungen mehr vorzunehmen, damit Ansprüche geltend gemacht werden können, hat die Gemeinde seinerzeit abgelehnt.

2. Zu den Fragen

1. *Ist das Reglement zur Verwaltung des Fonds öffentlich zugänglich? Falls ja, wo kann es eingesehen werden?*

Die reglementarischen Bestimmungen sind online nicht konsolidiert verfügbar. Sie entsprechen weitgehend dem französischen Recht zur Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) sowie dem französischen Raumordnungsrecht. Die wesentlichen Informationen zur Anspruchsberechtigung, dem Antrags- und Bewilligungsprozedere sind auf der Homepage des EuroAirport dargestellt (Link siehe oben, Fussnote 5).

2. *Welche Körperschaft ist für die Verwaltung des Fonds zuständig?*

Der Fonds wird vom Flughafen unter der Aufsicht des Comité Consultatif des Aides aux Riverains (CCAR) verwaltet, dessen Vorsitz der Unterpräfekt innehat. Die CCAR prüft Anträge und vergibt Zuschüsse für Schallschutzmassnahmen. Er setzt sich zu gleichen Teilen aus Vertretern der Anwohnervereinigung, gewählten Maires und Flughafenmitarbeitern zusammen, jeweils drei Vertreter pro Gruppe. Den Vorsitz führt der Unterpräfekt von Mulhouse.

3. *Gab oder gibt es die Bemühungen, den Fonds für eine grenzüberschreitende Mittelverwendung einzusetzen? Allschwil hatte offenbar 2004 aktiv auf Geld aus dem Fonds verzichtet. Mit welcher Argumentation? Hat Basel dies ebenfalls aktiv abgelehnt?*

Hier ist auf die einleitenden Erläuterungen zu verweisen. Im Jahr 2004 verfolgte Allschwil den Vorschlag einer Ausweitung des auf französische Regularien und den PGS gestützten Systems für Beiträge an Schallschutzmassnahmen nicht weiter, da die Gemeinde den geforderten Einschränkungen für ihre Nutzungsplanung nicht zustimmte.

Für den Kanton Basel-Stadt stellte sich die Frage damals nicht, da in seinem Gebiet die Lärmwerte gemäss des PGS (Lden 55) nirgendwo überschritten waren. Im Übrigen sind auch heute in Basel-Stadt aufgrund des Flugbetriebs am EuroAirport weder die Grenzwerte gemäss PGS, noch die Planungswerte und Immissionsgrenzwerte gemäss Schweizer LSV überschritten.

4. *Welche Körperschaft ist befugt, das Reglement zur Verwendung der Fondsmittel zu ändern und so eine Verwendung auch für Gebäude in der Schweiz zu ermöglichen?*

Eine Anpassung der Regelung zur Verwendung der Erträge der EAP-Lärmgebühr müsste am Ende durch den Verwaltungsrat des Flughafens beschlossen werden. Es braucht dafür die Zustimmung der französischen und Schweizer Behörden (Préfecture du Haut-Rhin, DGAC, Kantone, BAZL).

5. *Gibt es gesetzliche Bestimmungen in Frankreich oder in der Schweiz, die eine Änderung des Reglements erschweren oder gar verunmöglichen?*

Nein, es gibt keine Bestimmungen, die Änderungen in den Regeln zur Verwendung der EAP-Lärmgebühr verhindern. Jedoch muss mit Blick auf die rechtliche Problematik in Bezug auf das Raumordnungs- und Planungsrecht – mit den Unterschieden zwischen Frankreich und der Schweiz – sowie mit Blick auf heute geänderte Bedingungen in der Siedlungsentwicklung und der Lärmschutzgesetzgebung sorgfältig geprüft werden, wie eine rechtssichere Grundlage beschaffen sein muss, damit auf Schweizer Seite des Flughafens Ansprüche auf Beiträge an Schallschutzmassnahmen als berechtigt gelten und im Rahmen des vom Flughafen geführten Fonds finanziert werden können.

6. *Falls eine Änderung hin zu einem gemeinsamen Fonds nicht möglich ist: Ist der Regierungsrat bereit, auf die Einrichtung eines "Zwillings-Fonds" hinzuwirken, in den ein Teil der vom EAP erhobenen Lärmgebühren fliessen und mit dessen Vermögen Lärmschutzsanierungen auf Schweizer Boden finanziert werden können?*

Ein «Splitting» des aus der EAP-Lärmgebühr gespeicherten Fonds als Teil einer Lösung ist denkbar. Zu lösen ist aber, wie in der Antwort zur Frage 5 ausgeführt, in erster Linie die Problematik der rechtlichen Grundlage für die Bemessung und Beurteilung von Ansprüchen auf Beiträge an Schallschutzmassnahmen an Eigentümerschaften in der Schweiz.

Das Thema wurde unterdessen mit dem BAZL und Vertretern der DGAC im Rahmen eines Beschlusses des Flughafenverwaltungsrats aufgenommen. Vorgesehen ist, eine vertiefte Prüfung wie eine Ausweitung der Beiträge aus dem Lärmgebühren-Fonds des EAP an Berechtigte auf Schweizer Seite des Flughafens gestaltet werden kann.

7. *In der Schweiz gilt bei überschrittenen Lärmgrenzwerten ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutzmassnahmen (vgl. Lärmschutzverordnung). Wie kommt das BAZL dieser Pflicht im Zusammenhang mit dem EAP nach?*

Die Schutzmassnahmen, die sich aus der Lärmschutzverordnung ergeben, betreffen in erster Linie die Raum- und Nutzungsplanung sowie das Baubewilligungswesen und damit die kommunalen Vollzugsbehörden sowie die Eigentümerschaften von betroffenen Liegenschaften.

Das BAZL ist nach Artikel 37 Absatz 5 LSV für die Ermittlung der Lärmimmissionen, die der Flughafen Basel-Mülhausen auf dem Gebiet der Schweiz erzeugt, zuständig. Es erstellt dazu den entsprechende Lärmbelastungskataster, der im Schweizer Recht Grundlage für die Beurteilung möglicher Ansprüche im Zusammenhang mit Massnahmen zum Lärmschutz ist. Der gültige Lärmbelastungskataster für den EAP datiert aus dem Jahr 2009. Eine Aktualisierung steht zur Debatte.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin