



An den Grossen Rat

24.5050.02

WSU/245050

Basel, 28. Februar 2024

Regierungsratsbeschluss vom 27. Februar 2024

Interpellation Nr. 11 Tonja Zürcher betreffend Flughafenausbau verhindert Klimagerechtigkeit

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 7. Februar 2024)

«Am EuroAirport sind letztes Jahr 8,1 Millionen Passagier*innen gestartet oder gelandet. Das ist eine Steigerung von 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Hauptdestinationen liegen allesamt innerhalb von Europa. Viele davon sind innerhalb der 1000 km Grenze, in der von Mitarbeitenden des Kantons erwartet wird, den Zug statt dem Flugzeug zu nehmen.

Vor Corona rechnete der EuroAirport mit einem Wachstum der Anzahl Passagier*innen auf 12 Millionen bis 2025 und 15 Millionen bis 2030. Bei der Fracht strebte der EuroAirport bis 2030 eine Verdoppelung an. Eine Aktualisierung dieser Zahlen liegt aktuell nicht vor. Mit den kürzlich konkretisierten Projekten zum Terminalausbau und dem Neubau für rund 80 Millionen Franken verfestigt der EuroAirport jedoch seine Wachstumsstrategie. Die heute zu Spitzenzeiten vorhandenen Kapazitätsengpässe und Überlastungen im Terminal sollen für ein weiteres und massives Wachstum beseitigt werden.

Der Flugverkehr ist aktuell gemäss Bundesrat für 27% der schädlichen Klimawirkung der Schweiz verantwortlich.¹ Für die Einhaltung der Temperaturobergrenze des Übereinkommens von Paris müssen die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs mit einem Faktor 3 gewichtet werden, um auch die Wirkung der Nicht-CO₂-Emissionen wie Wasserdampf, Stickoxide, Schwefeloxide und RUSS zu berücksichtigen. Fossiles Kerosin durch künstlich hergestellten, nachhaltigen Treibstoff zu ersetzen, reicht alleine nicht, um bis 2050 klimaneutral zu werden, wie das Paul Scherrer Instituts PSI und die ETH Zürich berechnet haben. Zusätzlich notwendig ist eine Reduktion des Flugverkehrs um mindestens 0,4 Prozent pro Jahr.²

Berücksichtigt man, dass für die Einhaltung der 1,5° C-Grenze eine deutlich schnellere Erreichung der Klimaneutralität notwendig ist, muss der Flugverkehr ebenfalls deutlich schneller und stärker reduziert werden. Ein vollständiger Ersatz fossiler Treibstoffe ist dazu nicht rechtzeitig möglich.

Die Wachstumsstrategie des Flughafens EuroAirport widerspricht somit diametral der von der baselstädtischen Bevölkerung beschlossenen Klimagerechtigkeit. Der Kanton Basel-Stadt ist verpflichtet, nach seinen Möglichkeiten dazu beizutragen, dass die globale Erwärmung gegenüber dem vorindustriellen Niveau 1,5° C nicht übersteigt. Gehen die Klimaemissionen weiter wie gehabt, wird die Klimaerwärmung in wenigen Jahren dauerhaft die 1,5 Grad-Grenze überschreiten.

Der Kanton Basel-Stadt kann und muss als Anrainer des Flughafens und über seine Vertretungen im Verwaltungsrat und dem trinationalen Beirat (u. a. mit den Regierungsratsmitgliedern Esther Keller und Kaspar Sutter) Einfluss auf die Strategie des EuroAirports nehmen, um den Flughafen kompatibel mit der verfassungsmässigen Klimagerechtigkeit zu machen.

¹ <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20214259>

² <https://www.psi.ch/de/media/forschung/klimaneutrales-fliegen-ist-das-moeglich>

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Strategie hat der Regierungsrat zur Umsetzung der Klimagerechtigkeit beim Flugverkehr und insbesondere beim EuroAirport?
2. Welche Klimawirkung (inkl. Nicht-CO₂-Emissionen) verursacht der EuroAirport aktuell? Wie unterteilt sich diese auf den Betrieb am Boden und die Emissionen der am Flughafen startenden und landenden Flugzeuge?
3. Bis wann und wie sollen die gesamte Klimawirkung des Flughafens (inkl. der Emissionen der Airlines) nach Ansicht des Regierungsrats Null erreichen?
4. Welche Konsequenzen zieht Regierungsrat aus der Tatsache, dass klimaneutrales Fliegen ohne Reduktion des Flugaufkommens nicht möglich ist?
5. Setzt sich der Regierungsrat für eine Abkehr von der Wachstumsstrategie des Flughafens ein?
6. Beabsichtigt der Regierungsrat sich für eine Reduktion von Kurzstreckendestinationen wie Paris, Frankfurt, München oder Wien einzusetzen?
7. Was unternimmt der Regierungsrat, um bei weiteren Destinationen, wie London, Rom oder Barcelona, den Zug als klimaverträgliche Alternative zum Flug zu fördern?
8. Welche konkrete Haltung vertreten die Vertretenden des Kantons Basel-Stadt im Verwaltungsrat und im trinationalen Beirat des EuroAirports in Bezug auf Klimagerechtigkeit, Wachstum und die Aufnahme weiterer Destinationen? In welcher Form setzen sie sich für eine klimagerechte Reduktion des Flugverkehrs ein?»

Tonja Zürcher»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. *Welche Strategie hat der Regierungsrat zur Umsetzung der Klimagerechtigkeit beim Flugverkehr und insbesondere beim EuroAirport?*

Der EuroAirport sichert die wichtige verkehrliche Anbindung von Basel-Stadt an die europäischen und internationalen Zentren. Gleichzeitig hat der Flugverkehr einen hohen negativen Impact auf den Treibhauseffekt. Es gilt deshalb, auf unnötige Flüge zu verzichten und den CO₂-Ausstoss pro Passagierkilometer zu reduzieren. Die wesentlichen Veränderungen dazu müssen auf internationaler und nationaler Ebene erreicht werden, etwa durch Abgaben auf den CO₂-Ausstoss des Luftverkehrs, die Einführung einer Kerosinbesteuerung oder die Vorgabe von alternativen Treibstoffen auf Basis erneuerbarer Quellen. Für eine Reduktion des Luftverkehrsaufkommens sind nach Auffassung des Regierungsrats internationale Regulierungen und entsprechende Preise entscheidend, welche die negativen externen Effekte des Fliegens widerspiegeln. Der Regierungsrat hat sich entsprechend für eine Flugticketabgabe im CO₂-Gesetz eingesetzt, welches in der Volksabstimmung aber abgelehnt wurde. Der Regierungsrat sieht es auch als richtig an, dass die Schweizer Luftfahrt gemäss dem revidierten CO₂-Gesetz in den Kontext der europäischen Vorgaben wie der Beimischpflicht von erneuerbarem, synthetischem Flugtreibstoff und in das europäische Emissionshandelsystem eingebunden wird bzw. schon ist.

Was den EuroAirport anbetrifft, vertritt der Regierungsrat die klare Haltung, dass zurzeit keine Kapazitätserweiterung der Flughafeninfrastruktur zur Steigerung des Flugverkehrs erfolgen soll. Hingegen sollen Terminal, Vorfeld und Pisten zur Gewährleistung der Sicherheitsstandards und einer anforderungsgerechten Qualität modernisiert und angepasst werden.

2. *Welche Klimawirkung (inkl. Nicht-CO₂-Emissionen) verursacht der EuroAirport aktuell? Wie unterteilt sich diese auf den Betrieb am Boden und die Emissionen der am Flughafen startenden und landenden Flugzeuge?*

Detaillierte Informationen zu den vom Flugbetrieb am EAP ausgehenden Emissionen können den Analysen entnommen werden, die durch das unabhängige elsässische Institut ATMO Grand Est erstellt wurden. Der Bericht zur letzten Messkampagne 2022 / 2023 kann von der Website des

Flughafens unter nachfolgendem Link heruntergeladen werden (https://www.euroairport.com/sites/default/files/2023-11/20231122_Bericht%20Luftqualit%C3%A4t%20EAP_2022-2023.pdf).

Nachdem in vergangenen Jahren ein erstes Emissionsinventar erstellt wurde sowie zwei Kampagnen zur Messung der Luftqualität durchgeführt wurden, hat der EuroAirport beschlossen, diese Analysen zu erneuern und mit einer CO₂-Bilanz zu ergänzen. Diese Bilanz wird 2024 aktualisiert.

Der Bericht zeigt für das Referenzjahr 2019 auf, dass aus den Flughafenaktivitäten rund 87'500 t CO₂ emittiert wurden.

	Schadstoff	Total Emissionen Umgebungs-zone (UZ) 2019 (t/Jahr)	Total Emissionen Flughafen (Quellen am Boden + Flugzeuge) 2019 (t/Jahr)	% Flughafen/ Umgebungszone (UZ)	Gemessene Parameter
VERSAUERUNG, EUTROPHIERUNG, PHOTOCHEMISCHE VERSCHMUTZUNG	SO ₂	35	23	66 %	<input checked="" type="checkbox"/>
	NO _x	682	301	44 %	<input checked="" type="checkbox"/>
	COVNM	573	161	28 %	<input checked="" type="checkbox"/>
	CO	1340	278	21 %	
	NH ₃	75	0,2	0,2 %	
BEITRAG ZUM TREIBHAUSEFFEKT	CH ₄	218	3,9	1,8 %	
	CO ₂	229 583	87 476	38 %	
	N ₂ O	24	3,0	12 %	
	HFC	12 102	25	0 %	
	PFC	-	-	-	
	SF ₆	135,4	-	-	
FEINSTÄUBE	TSP	283	52	19 %	
	PM10	138	26	19 %	<input checked="" type="checkbox"/>
	PM2,5	86	17	20 %	<input checked="" type="checkbox"/>
	PM1	65	9	15 %	

Tabelle 1: Vergleich der Gesamtemissionen auf dem Flughafen Basel-Mulhouse (Boden und Flugzeuge) mit den Gesamtemissionen der Nachbargemeinden in der Umgebungszone (UZ) (Quelle: ATMO Grand Est: Erhebung der Luftschadstoffemissionen am Flughafen Basel-Mulhouse, Referenzjahr 2019, Publikation März 2022, EE-EN-015).

3. *Bis wann und wie sollen die gesamte Klimawirkung des Flughafens (inkl. der Emissionen der Airlines) nach Ansicht des Regierungsrats Null erreichen?*

Der Regierungsrat unterstützt die Strategie des EAP, bis zum Jahr 2030 die Klimaneutralität im vom Flughafen selbst beeinflussbaren Bereich zu erreichen. Dies betrifft die Gebäude und Gebäudeenergieversorgung, die eigene Fahrzeugflotte des Flughafens (Scope 1) sowie die vom Flughafen bezogene Energie (Scope 2, v.a. Strom). Wichtig ist für den Regierungsrat, dass für die verbleibenden Restemissionen auch Projekte zur Abscheidung und Speicherung von CO₂ geprüft werden.

Dem Regierungsrat ist es auch wichtig, dass die Zufahrt der Passagierinnen und Passagiere und der Mitarbeitenden klimafreundlicher erfolgt. Der geplante Schienenanschluss leistet hier für eine Verschiebung des Modalsplits einen wichtigen Beitrag.

Die Klimaneutralität auch auf Seiten der Airlines kann durch den Flughafen selbst nicht gewährleistet werden. Hierzu sind – wie in Frage 1 ausgeführt – Rahmenbedingungen auf nationaler und internationaler Ebene zu schaffen. Der Regierungsrat wird sich in den entsprechenden politischen Diskussionen auf Bundesstufe vor dem Hintergrund der Klima-Ziele des Kantons Basel-Stadt weiterhin dafür einsetzen, dass die Klimawirkungen des Luftverkehrs möglichst weitgehend reduziert werden.

4. *Welche Konsequenzen zieht der Regierungsrat aus der Tatsache, dass klimaneutrales Fliegen ohne Reduktion des Flugaufkommens nicht möglich ist?*

Der Regierungsrat geht auch davon aus, dass klimaneutrales Fliegen auf absehbare Zeit nicht allein durch Einsatz alternativer, CO₂-freier Treibstoffe auf erneuerbarer Basis möglich sein wird. Insofern wird auch eine Reduktion der Flugverkehrsmenge nötig sein. Hierfür braucht es die geeigneten übergeordneten Regelungen und Rahmenbedingungen. Entsprechende Massnahmen auf Stufe des EAP sind aufgrund der tarifrechtlichen Grundlagen nicht möglich.

Wie oben ausgeführt, richtet sich der Regierungsrat ausserdem daran aus, dass am EAP keine eigentlichen Kapazitätsausbauten realisiert werden, wie z.B. der Bau zusätzlicher Pisten oder zusätzlicher Flugzeugstandplätze, die eine Erhöhung der Flugverkehrsmenge zur Folge hätten.

5. *Setzt sich der Regierungsrat für eine Abkehr von der Wachstumsstrategie des Flughafens ein?*

Festzustellen ist, dass der EAP keine Wachstumsstrategie verfolgt. Die aktuell bekanntgegebenen Infrastrukturpläne schaffen keine zusätzliche Flugzeug-Abfertigungskapazität auf der Pistenseite sondern sind eine Modernisierung und Qualitätsverbesserung auf der Landseite inklusive der Vorbereitung für die Realisierung des geplanten Schienenanschlusses. Ziel des vorgesehenen Terminalanbaus ist, die heute ungenügende Aufenthaltsqualität und den Komfort für die Fluggäste bei der Abfertigung zu verbessern.

Hinzuweisen ist ausserdem darauf, dass die Schlussfolgerung zu kurz greift, dass mit einer grösseren Passagiermenge auch die Anzahl der Flugbewegungen steigt. Massgebend sind hier die Auslastung und die Grösse der Flugzeuge. Festzustellen ist, dass die Flugzeuge am EAP sehr gut ausgelastet sind und sich die von den Airlines eingesetzte Flotte zu grösseren Flugzeugtypen hin entwickelt. Damit einher geht eine Modernisierung der Flugzeuge.

6. *Beabsichtigt der Regierungsrat sich für eine Reduktion von Kurzstreckendestinationen wie Paris, Frankfurt, München oder Wien einzusetzen?*

Der Regierungsrat hat keinen Einfluss auf die Gestaltung der Angebotsportfolios der Airlines. Dieses wird in erster Linie durch die Nachfrage des Einzugsgebiets bestimmt. Die erwähnten Destinationen Frankfurt, München oder Paris sind dabei auch internationale Drehkreuze, die für die Anbindung der Region Basel eine Rolle spielen und von welchen der Grossteil der Passagierinnen und Passagiere zu internationalen Zielen weiterfliegt.

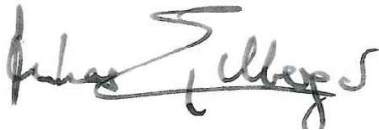
7. *Was unternimmt der Regierungsrat, um bei weiteren Destinationen, wie London, Rom oder Barcelona, den Zug als klimaverträgliche Alternative zum Flug zu fördern?*

Der Regierungsrat erinnert hier an seine Ausführungen zum Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «Lärm- und Klimaschutz durch gute Zugverbindungen» (Schreiben Nr. 19.5154.03 vom 1. Dezember 2021). Er unterstützt das Anliegen, dass aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes ein ungebremstes Wachstum des Flugverkehrs vermieden werden muss. Er ist auch der Ansicht, dass dazu gute, für die Reisenden attraktive Fernverkehrs-Zugverbindungen beitragen können. Der Eisenbahnfernverkehr ist in der Schweiz wie auch in den anderen Ländern in Europa grundsätzlich Sache der Eisenbahnunternehmen und über den Markt gestaltet, resp. durch nationalstaatliche Infrastrukturen gefördert. Die Interessen des Kantons im Bereich Eisenbahnfernverkehr können und werden im Rahmen der politischen Planung auf Fachebene bspw. im Rahmen der Strategischen Entwicklungsplanung der Schweizer Eisenbahninfrastruktur oder der trinationalen Fahrplankonferenz, auf Regierungsebene in den regelmässigen Gesprächen mit Bundesparlamentarierinnen und Bundesparlamentariern und mit den Geschäftsleitungen der Bahnen selbst oder über Organisationen wie das Gotthard- oder Lötschberg-Komitee eingebracht.

8. Welche konkrete Haltung vertreten die Vertretenden des Kantons Basel-Stadt im Verwaltungsrat und im trinationalen Beirat des EuroAirports in Bezug auf Klimagerechtigkeit, Wachstum und die Aufnahme weiterer Destinationen? In welcher Form setzen sie sich für eine klimagerechte Reduktion des Flugverkehrs ein?

Es sei auf die vorstehenden Antworten verwiesen. Die durch den Regierungsrat gewählten Mitglieder im Flughafen-Verwaltungsrat vertreten die oben dargelegten Zielsetzungen in Bezug auf die künftige Entwicklung des EAP.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Lukas Engelberger
Vizepräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin