

IG EUROAIRPORT-Stellungnahme zum BaZ-Bericht vom 25. Juni: «Basler Klima-Initiantinnen stellen den EuroAirport infrage»

Der von den Klimaaktivistinnen bei Regierungspräsident Cramer am 24. Juni deponierte Massnahmenkatalog ist von einer Vielzahl an falschen und vor allem sehr naiven Vorstellungen geprägt, wie ihre Forderungen an den EuroAirport durchgesetzt werden könnten. Er ist nicht faktenorientiert, sondern rein ideologisch und politisch geprägt. Man fordert darin nicht weniger als eine **CO₂-Abgabe** von zuerst 30 Franken, die ab 2025 auf das Dreifache des Ticketpreises erhöht wird – ein wirklich sportlicher Zeitplan überdies!

Zunächst mal: Massnahmen wie diese können nicht vom Kanton und schon gar nicht vom EAP einseitig erhoben werden. Sie müssten gesamtschweizerisch und auf demokratischem Weg beschlossen und auf allen CH-Flughäfen eingeführt werden. Zudem müssten sie im Falle des EuroAirport von den französischen Behörden genehmigt werden. Wenn andererseits die Lufthansa dieser Tage eine CO₂-Abgabe beschlossen hat, dann tat sie das unter ihrem eigenen Namen und anwendbar nur auf ihren Flügen. Sie hat mit staatlichen Interventionen nichts zu tun, und es bleibt abzuwarten, wie die Akzeptanz des Publikums ausfallen wird.

Mögliche Konsequenz: Die mit schweizerischen Verkehrsrechten operierenden Airlines würden dann halt nicht mehr mit schweizerischen, sondern französischen Verkehrsrechten fliegen. Die Kenner des EAP wissen: das ist problemlos möglich, und für die Passagiere änderte sich dabei nichts, und sie flögen dann eben nicht mehr ab Basel (BSL), sondern ab Mulhouse (MLH). Möglicherweise würde sogar Verkehr aus Zürich, der unter diesen Bedingungen ebenso leiden würde, ebenfalls auch ab Mulhouse operieren!

Die angestrebte **Verkehrs-Halbierung** würde aus den oben aufgeführten Gründen wohl nicht stattfinden. Und eine solche staatlich verordnete Halbierung des Luftverkehrs dürfte aus staatsrechtlichen Gründen gar nicht möglich sein. Ebenso die **Schliessung des Flughafens**. Auch diese wäre aus obigen Gründen illusorisch. Und wenn die Verkehrs-Frequenzen trotzdem zurückgehen würden, resultierte das nicht zwingend in einer Aufgabe des EAP, sondern allenfalls in einer Massenentlassung von vermutlich mehrheitlich Schweizer Personal. Mit allen wirtschaftlichen und steuerlichen Konsequenzen!

Abbau des Handlungsspielraums: Seit dem Jahr 1949 gibt es zwischen Frankreich und der Schweiz einen Staatsvertrag, der die Zusammenarbeit der beiden Länder bezüglich unseres Flughafens regelt. Darin sind, ganz grob gesagt, die Verpflichtungen aufgeführt, dass beide Länder diesen gegenüber unserem binationalen Flughafen im weitesten Sinne entgegenkommen müssen. Die Schweiz finanziert u.a. die Infrastruktur, während Frankreich für den Betrieb zuständig ist. Auch die gesamten operationellen Regelungen und Verantwortlichkeiten obliegen den französischen Behörden, also z.B. auch Nachtflugregelung, Abflugsrouten, Flugsicherung etc. Die Schweiz kann Anträge stellen, aber die Hoheit hat Frankreich. Die Leitung des Flughafens ist paritätisch zwischen Franzosen und Schweizern aufgeteilt. Will die Schweiz ihren Einfluss reduzieren – was de Jure der Kündigung des Staatsvertrags entspricht – würden sämtliche Infrastrukturen und vor allem jeglicher Einfluss an Frankreich übergehen. Entschädigungslos. Sämtliche Mitspracherechte gingen verloren, und der französische Staat könnte dann den Flughafen frei von schweizerischen

Sachzwängen führen und ungehemmt weiterentwickeln – ist das wirklich, was die Initiantinnen wollen?

Fazit:

Der Scheibende hat Mühe, die Vorstellungen der Klimaschützerinnen ernst zu nehmen. Sie sind möglicherweise gut gemeint, aber naiv und überhaupt nicht durchdacht. Die Schweiz würde gezwungen, den Staatsvertrag zu brechen. Vor allem würde grossen Schaden angerichtet, während die angepeilten Massnahmen wirkungslos bleiben würden!

Es wäre also nicht von Nachteil, die Fakten zum EuroAirport zu kennen, damit ein echter lösungsorientierter Dialog aufgebaut werden kann. Rein ideologische Effekthascherei führt letztlich nicht zu wirkungsvollen Massnahmen, zumindest nicht zum angestrebten Ziel, der Klimaverbesserung!

Basel, 26. Juni 2024

Robert Appel, Geschäftsführer IG EUROAIRPORT

Basel Stadt Land Region

Basler Klima-Initiantinnen stellen den Euro-Airport infrage

Harte Forderungen an Cramer Die Urheber der Klimagerechtigkeitsinitiative präsentieren LDP-Regierungsrat Conradin Cramer ihren Massnahmenkatalog. Und er lächelt höflich.

Katrin Hauser

Regierungspräsident Conradin Cramer lächelt höflich, als er sich gestern Nachmittag im Innenhof des Basler Rathauses die Ideen der Klimaaktivistinnen anhört. Einige Minuten später lächeln die Aktivistinnen höflich zurück, als ihnen Cramer eine kurze Antwort vorträgt.

Gerne wüsste man, was beide Seiten dabei denken. Es ist schwer vorstellbar, dass LDP-Politiker Cramer, der SP-Klimaloki Beat Jans nach einem kurzen Gastspiel von Lukas Engelberger (Mitte) dieses Jahr als Vorsteher des Präsidialdepartements beerbt hat, die Vorstellungen der Aktivistinnen teilt. Denn diese gehen weit.

Graue Emissionen ins Auge gefasst

Einhalb Jahre ist es nun her, dass der Gegenvorschlag gegen die Initiative zur Klimagerechtigkeit obsiegt hat. Dass die Initiative aber auch deutlich angenommen wurde, hat den Urhebern und Urheberinnen einigen Aufwind verschafft. Gestern präsentierten sie daher selbstbewusst Teil 2 ihres Massnahmenkatalogs. Diesen haben sie den grauen Emissionen im Kanton gewidmet, und zum ersten Mal spielt nun auch der Euro-Airport (EAP) eine Rolle.

Der Flughafen fällt zwar rein juristisch nicht unter den Geltungsbereich der basel-städtischen Klimagerechtigkeit, doch die Initianten wollen, dass die Basler Regierung ihren Handlungsspielraum – so etwa im Verwaltungsrat des Flughafens – nutzt, um ihn zu verändern. Oder eher: um ihn langsam abzubauen.

Sie möchten, dass eine CO₂-Abgabe eingeführt wird. Von 30 Franken pro Economy-Ticket soll sie ab 2025 bis zum Zieljahr 2037 «auf den dreifachen Ticket-



LDP-Regierungsrat Conradin Cramer nimmt die Forderungen der Initiantinnen und Initianten entgegen. Foto: Katrin Hauser

preis erhöht werden». Sie fordern eine Halbierung der Anzahl Flugbewegungen bis spätestens 2030. Und ganz zuletzt im Flughafenskapitel steht dann: «Schliessung des Euro-Airports bis 2037».

Ist das eine ernst gemeinte Forderung, oder ist es provokative Utopie? Sollen Verkehrsdirktorin Esther Keller (GLP) und Wirtschaftsdirektor Kaspar Sutter (SP) an der nächsten Sitzung dem übrigen EAP-Verwaltungsrat tatsächlich unterbreiten, man könnte den Flughafen doch auch einfach schliessen – und damit über

6000 Arbeitsplätze vernichten? «Wir erwarten, dass die Regierungräte Sutter und Keller sich einsetzen, den Flugverkehr stark zu reduzieren, da im Moment die klimafreundlichen Treibstoffe und Flugzeuge nicht in ausreichender Menge in Sicht sind», antworten David Metzger und Vera Mühlebach vom Komitee Basel 2030.

Letztlich sei die Schliessung eine «wirtschaftliche Frage». Man müsse sich fragen, «ob es sich bei stark reduzierter Flugleistung noch lohnt, den Flughafen zu be-

treiben». Die Klimaaktivisten haben denn auch Alternativen zum Fliegen, die sie in ihrem Katalog bewerben. Zum Beispiel könnte Basel-Stadt den SBB für 17 bis 20 Millionen Franken «einen Nachtzug spenden», schlägt das Komitee vor. Der Zug solle gross mit «Basler Klimaloki» oder Ähnlichem beschriftet werden.

Jedes Unternehmen soll seine CO₂-Bilanz vorlegen

Einschneidende Veränderungen soll es auch in der Wirtschaft geben. Das Komitee will «jedes

Unternehmen» im Kanton dazu verpflichtet, jährlich einen Bericht an die Regierung zu verfassen, in dem es eine Bilanz seiner direkten und eine Hochrechnung seiner indirekten Emissionen vorlegen solle. Diese Transparenz könnte in einem nächsten Schritt dazu benutzt werden, Unternehmen, die keine adäquate Null-Strategie verfolgen, zu besteuern.

Die Idee, dass der Ausstoss von Treibhausgasen etwas kosten muss – man nennt es auch: Verursacherprinzip –, ist nicht neu.

Fossile Energien werden ebenfalls bereits besteuert. Nur: Ist es sinnvoll, als Kanton mit einer neuen Steuer und einer Berichtspflicht vorzupreschen, während die Nachbarkantone keine solche kennen?

Handelskammer spricht von übermässiger Bürokratie

Mühlebach und Metzger finden schon: Da die Schweiz das Pariser Klimaabkommen unterzeichnet habe, «erwarten wir, dass andere Kantone kurz nach Basel-Stadt und unabhängig von bindenden Verpflichtungen aus Bundesbern selbstständig ihre Verantwortung wahrnehmen werden und ähnliche Massnahmen zum Erreichen der Klimaneutralität ausarbeiten». Insofern könnte Basel-Stadt eine Vorreiterrolle einnehmen und das gesammelte Know-how danach mit anderen Kantonen teilen.

Die Handelskammer beider Basel (HKBB) sieht das etwas anders. «Unternehmen in der Region Basel haben bereits zahlreiche Massnahmen ergriffen, um klimaschonend zu wirtschaften», schreibt Mediensprecherin Jasmin Fürstenberger. Manche hätten ihre Klimaziele in den letzten Jahren bereits übertroffen. Die Wirtschaft brauche die «grösstmögliche Freiheit», ihre Ziele zu erreichen, und es ergebe «wenig Sinn, die Unternehmen mit übermässiger Bürokratie hierbei zu belasten».

Und Cramer? Seine Partei, die LDP, war als Einzige zusammen mit der SVP gegen Initiative und Gegenvorschlag. Keine leichte Ausgangslage. Cramer betont gegenüber den Initianten, dass er nicht vorhabe, es sich bequem zu machen. Konkretere Massnahmen müssten jedoch auch mehrheitsfähig sein. Cramer wird noch dieses Jahr einen konkreten Aktionsplan vorlegen.