



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Beantwortung der Interpellation [2012/399](#) von Landrätin Julia Gosteli, Grüne Fraktion, "Der EuroAirport baut ein neues Cargo Terminal"

Datum: 22. Januar 2013

Nummer: 2012-399

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



2012/399

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

---

## Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2012/399](#) von Landrätin Julia Gosteli, Grüne Fraktion, „Der EuroAirport baut ein neues Cargo Terminal“

vom 22. Januar 2013

### 1. Ausgangslage

Am 13. Dezember 2012 hat Landrätin Julia Gosteli, Grüne Fraktion, die Interpellation 2012/399 betreffend „Der EuroAirport baut ein neues Cargo Terminal“ mit folgendem Wortlaut eingereicht:

*Der EAP möchte ein 21'000 m<sup>2</sup> grosses neues Cargo Terminal bauen, welches in sieben Module mit einer Fläche von 3000 m<sup>2</sup> unterteilt ist. Zusätzlich sind der Bau von 6'000 m<sup>2</sup> 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 süd-östlichen Gebiet des Flughafens angesiedelt sein. Eine Veränderung gegenüber der bestehenden Anlage sei die durchgängige Temperaturführung im Inneren des Terminals im Bereich von 15 bis 25°C. Damit werde die Anlage auf die Abfertigung von Produkten der pharmazeutischen Industrie ausgerichtet.*

*Mit der Investition von über 40 Millionen Euro will der EuroAirport anscheinend mit der Fracht auf einen neuen zentralen Geschäftszweig setzen. Der EAP ist jedoch bis jetzt kein Frachtflughafen und soll nicht als solcher zusätzlich ausgebaut werden!*

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

- 1. Wie gross war der alte Terminal?*
- 2. Hat die Fracht in letzter Zeit nicht abgenommen?*
- 3. Weshalb wird dieser Geschäftszweig trotzdem ausgebaut?*
- 4. Will man mit dem Ausbau des Frachtbereichs das Interesse ausserregionaler Firmen wecken, um damit eine Zunahme des Frachtverkehrs zu erreichen?*
- 5. Hat man bei den Pharmabetrieben eine Bedarfsabklärung vorgenommen?*

*Bestehen diesbezüglich bereits Zusicherungen oder entsprechende Mietverträge?*

6. *Welcher Anteil, zum Beispiel von Novartis, wird ab dem EAP speditiert?*
7. *Die Bevölkerung rund um den Flughafen leidet unter dem Lärm der riesigen Frachtflugzeuge. Ist sich die Regierung dieser zusätzlichen Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner bewusst?*

## 2. Antworten des Regierungsrates

1. *Wie gross war der alte Terminal?*

Die bestehende Frachthalle umfasst eine Grundfläche von ca. 14'000 m<sup>2</sup>.

2. *Hat die Fracht in letzter Zeit nicht abgenommen?*

Der Frachtumschlag am EAP hat sich seit dem Jahr 2000 wie folgt entwickelt:

<b>2000</b>	124'603 t
<b>2001</b>	113'266 t
<b>2004</b>	88'418 t
<b>2005</b>	83'580 t
<b>2006</b>	95'770 t
<b>2007</b>	107'309 t
<b>2008</b>	101'111 t
<b>2009</b>	85'022 t
<b>2010</b>	107'607 t
<b>2011</b>	103'277 t
<b>2012</b>	94'346 t

Die dargestellten Umschlagsmengen, die sich inklusive Express-Fracht und LKW-Fracht verstehen, machen deutlich, dass die Fracht schon immer ein Geschäftszweig des EAP war und es insoweit nicht zutrifft, dass mit der Fracht auf einen neuen zentralen Geschäftszweig gesetzt wird. Das Frachtgeschäft macht rund 15% des Gesamtumsatzes des EAP aus, und es schafft ca. 900 Arbeitsplätze am EAP. Luftfracht und -post werden praktisch zu 100% über die Flughäfen Zürich, Genf und Basel-Mulhouse abgewickelt, wobei der Anteil des EAP rund 10% beträgt, während der Flughafen Zürich rund  $\frac{3}{4}$  sämtlicher Luftfracht und -post abwickelt.

Die angegebenen Jahresmengen machen deutlich, dass das Frachtvolumen von Jahr zu Jahr Schwankungen unterworfen ist, teils konjunkturbedingt, teils aus anderen Gründen (Vulkanasche, Pistensanierung etc.).

3. *Weshalb wird dieser Geschäftszweig trotzdem ausgebaut?*

Mit der Investition in ein neues Cargo Terminal, welches im zweiten Halbjahr 2014 in Betrieb genommen werden soll, ist nicht ein massiver Ausbau des Frachtgeschäftsbereichs verbunden, sondern es wird in erster Linie eine Anpassung an die heutigen Bedürfnisse der international tätigen, exportorientierten Wirtschaftsunternehmen der Agglomeration Basel vorgenommen. Gleichzeitig sollen die Anlieferungs- und Umschlagsprozesse logistisch optimiert werden. Mit der Dimensionierung des neuen Terminals sollen aber auch künftige Bedürfnisse abgedeckt und künftigen Entwicklungen Rechnung getragen werden.

Die derzeitige Infrastruktur ohne durchgängige Temperaturführung im Gebäudeinnern genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr, und insbesondere auch die Pharmaindustrie ist auf eine solche temperaturkontrollierte Infrastruktur angewiesen.

Bei der Sicherstellung einer reibungslos funktionierenden Transportkette mit nicht zu hohen Temperaturen und geringer Luftfeuchtigkeit geht es auch um die Qualität z.B. der pharmazeutischen Exportprodukte und damit letztlich auch um die Sicherheit der Konsumentinnen und Konsumenten solcher Medikamente.

4. *Will man mit dem Ausbau des Frachtbereichs das Interesse ausserregionaler Firmen wecken, um damit eine Zunahme des Frachtverkehrs zu erreichen?*

Mit dem Ersatz der heute nicht mehr zeitgemässen Fracht-Infrastruktur am EAP geht es primär darum, der heutigen Kundschaft eine auf ihre Bedürfnisse abgestimmte Infrastruktur zur Verfügung stellen zu können, damit die Standortattraktivität der trinationalen Agglomeration durch den EAP insbesondere für exportorientierte Unternehmen aufrecht erhalten werden kann. Die Investition in ein neues Cargo Terminal kommt somit dem gesamten Wirtschaftsraum der Agglomeration Basel zugute. Der EAP deckt heute nur rund 1/5 des regionalen Luftfrachtaufkommens der Region ab, eine grössere Marktabdeckung wird angestrebt.

5. *Hat man bei den Pharmabetrieben eine Bedarfsabklärung vorgenommen? Bestehen diesbezüglich bereits Zusicherungen oder entsprechende Mietverträge?*

Selbstverständlich steht der EAP mit seinen grösseren Kunden im periodischen Kontakt und befindet sich in regelmässigen Gesprächen, auch was die Luftfracht anbelangt. Seitens der Pharmaindustrie, der diese vertretenden Verbände und der von diesen beauftragten Logistikunternehmen wird der Neubau des Cargo Terminal einhellig begrüsst und als notwendig empfunden. Entsprechend konnten denn auch vor Ablauf des Jahres 2012 mit diversen Unternehmen bereits Mietverträge abgeschlossen werden, über 60% der verfügbaren Fläche sind bereits vergeben. Dies veranschaulicht, dass der Neubau einem echten Bedürfnis der bestehenden Kundschaft entspricht und das Frachtgeschäft als wichtiges Standbein des EAP stärkt.

6. *Welcher Anteil, zum Beispiel von Novartis, wird ab dem EAP spediert?*

Der Regierungsrat kann diese Frage nicht beantworten, weil er die Verteilnetze und Verteilvolumina der einzelnen Pharmaunternehmen nicht kennt. Zudem spedierte die Pharmaindustrie überwiegendst ihre Produkte nicht selbst, sondern bedient sich dazu professioneller Logistikunternehmen.

Die Interpharma als Verband der forschenden pharmazeutischen Firmen der Schweiz (Novartis, Roche, etc.) hat aber gegenüber dem EAP klar und deutlich zum Ausdruck gebracht, dass die Pharmaindustrie den neuen Cargo Terminal mit dem neuesten technischen Stand begrüsst.

7. *Die Bevölkerung rund um den Flughafen leidet unter dem Lärm der riesigen Frachtflugzeuge. Ist sich die Regierung dieser zusätzlichen Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner bewusst?*

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass mit dem neuen Cargo Terminal ein Ersatz der bestehenden Frachtinfrastruktur geschaffen wird. Wie die Tonnagen seit dem Jahr 2000 aufzeigen, ist die Fracht am EAP schon immer ein Geschäftszweig gewesen und hat zu entsprechenden Flugbewegungen geführt. Es geht somit hier nicht um eine zusätzliche Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch den neuen Cargo Terminal. Mehrflugbewegungen im Frachtbereich sind bereits in den Grundlagen für den bestehenden Lärmbelastungskataster enthalten, und durch die neueren und emissionsärmeren Fluggeräte, welche auch im Frachtverkehr zum Einsatz gelangen, wird der durch die Luftfracht verursachte Fluglärm absolut nicht zunehmen, auch wenn es mehr Frachtflugbewegungen geben sollte.

Der Verwaltungsrat des EAP steuert die Lärmentwicklung durch entsprechend abgestufte Gebühren, welche insbesondere auch Frachtmaschinen im Fokus haben und lärmintensivere Maschinen pönalisieren. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft wird sich insbesondere auch im Verwaltungsrat nach wie vor für die vom Fluglärm des EAP betroffenen Bevölkerungsteile in der Schweiz einsetzen (vergl. dazu auch die Interpellationsbeantwortung [2012/327](#) vom 11. Dezember 2012).

Liestal, 22. Januar 2013

Im Namen des Regierungsrates  
die Präsidentin: Pegoraro

der Landschreiber: Achermann