



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation von Madeleine Göschke "Gleiche Nachtflugsperre in Basel wie in Zürich" ([2010/208](#))

Datum: 6. Juli 2010

Nummer: 2010-208

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](#)



2010/208

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

vom 6. Juli 2010

betreffend Beantwortung der Interpellation von Madeleine Göschke "Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich" ([2010/208](#))

1. Text der Interpellation

Am 20. Mai 2010 reichte Madeleine Göschke die Interpellation "Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich" ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Der Flughafen Zürich erweitert die Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr. Diese Entlastung von Zürich darf nicht zu Lasten von Basel erfolgen.

Das Bundesgericht hat für Zürich die Nachtflugsperrung von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr verlängert. Die neue Regelung tritt am 29. Juli 2010 in Kraft. Bereits heute sind in Zürich keine Flüge mehr nach 22.45 Uhr geplant.

Am 22. Mai 2008 wurde im Landrat meine [Motion "Nachtflugsperrung auf dem EAP"](#) für die Zeit von 23.00 bis 06.00 Uhr mit 57 zu 18 Stimmen angenommen. Der zuständige Regierungsrat erklärte wiederholt, dass diese verlängerte Nachtruhe auch in Basel eingeführt werde, sobald ein entsprechender Beschluss für den Flughafen Zürich vorliege (u.a. [Landratsprotokoll vom 22.5.08](#)).

Die vom Fluglärm des EAP betroffene Bevölkerung erwartet deshalb, dass die Regierung ihr Versprechen einhält und im Verwaltungsrat des EAP die gleiche Nachtruhe einfordert wie sie in Zürich gilt. Die Wohn- und Lebensqualität wird im Umkreis des EAP durch Fluglärm stark beeinträchtigt.

Gesundheitsschäden speziell durch nächtlichen Fluglärm, wie er z.B. in Allschwil gemessen wird, sind durch internationale Studien belegt: Schlafstörungen, Bluthochdruck und Herzkreislauferkrankungen. Der Flughafen Zürich stösst nicht nur nachts, sondern zu allen Betriebszeiten und auch im Frachtsektor an seine Grenzen. Deshalb denken Zürich und der EAP laut über einen "Verbund" nach. Flüge, welche der stark wachsende Flughafen Zürich nicht mehr bewältigen kann, sollen zum EAP verschoben werden, zum Beispiel nachts. Was ist zu tun? In Zürich untragbar gewordene Nachtflüge dürfen auf keinen Fall nach Basel abgeschoben werden. Entscheidend ist deshalb, dass die verlängerte Nacht-

ruhe bei uns ebenfalls ab 29. Juli 2010 gilt, bevor eine nächtliche Fluglärm-Verschiebung von Zürich nach Basel etabliert ist. Deshalb die Dringlichkeit der Interpellation.

Die Regierung wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

- 1. Ist sich die Regierung der Schäden an Lebensqualität und Gesundheit durch den bisherigen Nachtfluglärm des EAP bewusst?*
- 2. Wird die Regierung ihr Versprechen einhalten und die Verlängerung der Nachtflugsperrre am EAP von 23.00 bis 06.00 Uhr analog zu Zürich einfordern? Wird sie sich dafür einsetzen, dass in Basel wie in Zürich keine Flüge mehr nach 22.45 Uhr geplant werden?*
- 3. Wird die Regierung verhindern, dass in Zürich unerwünschte Nachtflüge nach Basel abgeschoben werden? Unter anderem durch gleichzeitiges in Kraft Treten der neuen Nachtflugregelung in Basel wie in Zürich?*

2. Beantwortung der Fragen

- 1. Ist sich die Regierung der Schäden an Lebensqualität und Gesundheit durch den bisherigen Nachtfluglärm des EAP bewusst?*

Antwort des Regierungsrats:

Es sind schon einige Studien erstellt worden, die sich mit den Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit befassen. Diese Studien sind teils zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen gekommen und können nicht ohne weiteres auf die Situation am EuroAirport übertragen werden. Beispielsweise befasste sich die jüngst im Bundesland Nordrhein-Westfalen kontrovers diskutierte Studie mit dem Flughafen Köln/Bonn, der quasi über einen 24-Stunden-Betrieb verfügt. Unbestritten ist aber, dass Lärm sehr unterschiedlich wahrgenommen wird. Es gibt Menschen, die sehr empfindlich auf Lärm reagieren, während andere von gleich starkem Lärm nicht gestört werden.

Ebenso unbestritten ist, dass in der Nachtzeit die Lärmempfindlichkeit stärker ausgeprägt ist. Deshalb bestehen ja auch erheblich strengere Lärmgrenzwerte für die Nacht. Massgebend in der Schweiz sind die Lärmgrenzwerte der Lärmschutzverordnung des Bundes. Grundlage für die Lärmgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung waren auch Studien über die gesundheits-schädigende Wirkung von Lärm. Aus den von der Interpellantin angesprochenen "internationalen" Studien lässt sich nicht erkennen, dass die Schweizer Lärmgrenzwerte falsch festgesetzt wurden. Unabhängig davon dürfen die Kantone eh keine vom Bund abweichenden Fluglärmgrenzwerte definieren.

Durch den Fluglärm des EAP werden in der Schweiz keine Lärmgrenzwerte überschritten. Grenzwertüberschreitungen gibt es ausschliesslich in Frankreich. In der Schweiz überschritten wird der Planungswert – und zwar in Allschwil auf einem Streifen entlang der Grenze zu Frankreich.

2. *Wird die Regierung ihr Versprechen einhalten und die Verlängerung der Nachtflugsperrung am EAP von 23.00 bis 06.00 Uhr analog zu Zürich einfordern? Wird sie sich dafür einsetzen, dass in Basel wie in Zürich keine Flüge mehr nach 22.45 Uhr geplant werden?*

Antwort des Regierungsrats:

Der Landrat hat am [14. Januar 1999](#) dem Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse mit 57 zu 23 Stimmen zugestimmt. Diesen Landratsbeschluss hat das Volk am 13. Juni 1999 mit 62% Ja-Stimmen gutgeheissen. Der Beschluss enthält u. a. die folgende Auflage: «Restriktivere Handhabung der Ausnahmegewilligungen in der Sperrzeit zwischen 24.00 Uhr und 05.00 Uhr und eine weitere Annäherung der Nachtflugregelung in der übrigen Nachtzeit mit dem Ziel der Handhabung wie bei den anderen schweizerischen Landesflughäfen (insb. Zürich-Kloten)».

Die Regierung ist – nicht erst seit Bekanntgabe der Zürcher Regelung – daran, zusammen mit dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt sowie mit den anderen Schweizer Mitgliedern im Flughafen-Verwaltungsrat eine gemeinsame Haltung auszuarbeiten. Diese wird dann mit den Verwaltungsratsmitgliedern aus Frankreich diskutiert werden mit der Absicht, sie von unseren Vorstellungen zu überzeugen. Ziel ist es, eine möglichst breite Mehrheit im Verwaltungsrat zu gewinnen.

Die Betriebszeiten des EuroAirports werden grundsätzlich durch den Verwaltungsrat des EuroAirport resp. durch einen französischen ministeriellen Erlass geregelt. Der Verwaltungsrat hat bereits einige zusätzliche Einschränkungen des Flugbetriebs festgelegt, indem er beispielsweise ein Verbot für Charterflüge zwischen 23 h und 24 h beschlossen hat.

Der Verwaltungsrat besteht aus acht Mitgliedern aus Frankreich und acht Mitgliedern aus der Schweiz. Jeder Beschluss muss von einer Mehrheit unterstützt werden. In diesem Sinne sind bereits verschiedene Gespräche geführt worden, um eine tragfähige Lösung auszuloten.

3. *Wird die Regierung verhindern, dass in Zürich unerwünschte Nachtflüge nach Basel abgeschoben werden? Unter anderem durch gleichzeitiges in Kraft Treten der neuen Nachtflugregelung in Basel wie in Zürich?*

Antwort des Regierungsrats:

Im Interpellationstext wird behauptet, "Basel" und "Zürich" denken laut über einen Verbund der beiden Flughäfen nach. Es sollen Flüge von Zürich-Kloten zum EuroAirport verschoben werden, zum Beispiel nachts. Diese Information ist falsch, denn weder der EuroAirport noch die Regierung zielen auf einen derartigen Verbund. Es werden keine Kooperationsgespräche geführt oder irgendwelche Absichten gehegt, die zu einer Verschiebung von Flügen zum EuroAirport führen könnte.

Abgesehen davon sind die Funktionen von EuroAirport und Zürich-Kloten unterschiedlich. Der EuroAirport stellt für die Wirtschaft in seinem Einzugsbereich primär Verbindungen zu den europäischen Geschäftszentren in den Tagesrandzeiten bereit. Auf diese Weise ist es den Geschäftsleuten möglich, einen persönlichen Kontakt in Europa zeit- und geldsparend wahrzunehmen, indem der Hinflug am Morgen und der Rückflug gleichentags am Abend stattfinden und somit keine auswärtige Übernachtung nötig ist. Dies hat frühe Starts und späte Landungen zu Folge.

Demgegenüber ist Zürich-Kloten als Verkehrsdrehscheibe ("Hub") primär für Interkontinental-Verbindungen mit Zubringerflügen aus Europa konzipiert. Grundsätzlich kann ein "Hub" nur integral – an einem Ort – funktionieren, da er rasches Umsteigen ermöglichen muss. Mit einer Landung spätabends in Basel und einem Weiterflug am Morgen in Zürich würde der Wunsch der Umsteigepassagiere nach raschen Verbindungen mit kurzen Wegen klar nicht erfüllt.

Tagesgeschäftsreisen mit Flügen in Randzeiten - wie in Basel - haben in Zürich weniger Bedeutung. Deshalb gibt es in Zürich-Kloten auch bisher praktisch keine Landungen oder Starts nach 23 Uhr. Es liegen uns keine Indizien vor, dass dementsprechende Flüge verschoben werden könnten.

Zur zweiten Frage ("gleichzeitiges Inkrafttreten der Nachtflugregelung in Basel und Zürich"): Der Regierungsrat hat zwar – wie in Antwort 2 erwähnt – seine Arbeit zur Erledigung dieses Auftrags aufgenommen. Angesichts des ebenfalls in Antwort 2 geschilderten diffizilen Verfahrens kann jedoch eine Änderung sicher nicht per 29. Juli vorgenommen werden.

Zielsetzung dieser laufenden politischen Arbeit muss es sein, die Bevölkerung möglichst effektiv vor übermässigen Fluglärmimmissionen zu schützen und gleichzeitig die volkswirtschaftliche Bedeutung des Nachtflugbetriebs am EuroAirport angemessen mit zu berücksichtigen. Die Ausarbeitung sachlich fundierter und gleichzeitig politisch tragfähiger Lösungen benötigt Zeit. Die Regierung will nicht – wie in Zürich – unter Zeitdruck und Zugzwang Lösungen einführen, welche letztlich nicht im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung des EuroAirports und unseres Wirtschaftsstandorts Nordwestschweiz wirken.

Liestal, 6. Juli 2010

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Der Präsident:
Krähenbühl

Der Landschreiber:
Mundschin