



Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Umweltschutz- und Energiekommission

vom: 24. Juni 2011

zur Vorlage Nr.: [2010-398](#)

Titel: **EuroAirport-Vorstösse**

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](#)



Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat

betreffend EuroAirport-Vorstösse

Vom 24. Juni 2011

1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage anlässlich ihrer Sitzungen vom 13. Dezember 2010, 17. Januar 2011, 21. März 2011 und 23. Mai 2011 beraten. Zur Beratung eingeladen wurden Regierungsrat Adrian Ballmer und Christian Boppart von der FKD. Die Kommission hat zudem verschiedene Interessenvertreter und Fachleute zur Thematik angehört, namentlich eine Delegation des EuroAirports bestehend aus Jürg Rämi (Direktor), Ralph Erhart (Frachtfachchef) und Thomas Mahrer (Leiter Abteilung Umwelt), ferner Claude Reutter (FedEx) als Vertreter der Expressfrachtfirmen am EuroAirport, Madeleine Göschke, Vertreterin des Schutzverbandes der Bevölkerung, sowie eine Delegation des Bundesamts für Zivilluftfahrt BAZL bestehend aus Urs Ziegler, Leiter der Sektion Umwelt und Mitglied der Fluglärmmmission beider Basel, Manuel Keller, Leiter der Sektion Wirtschaftsfragen und Verwaltungsratsmitglied des EuroAirports sowie Serge Collaud, Rechtsanwalt in der Division Luftfahrtentwicklung und Focal Point im BAZL für den EuroAirport.

2. Forderung der Vorstösse und Einschätzung der Regierung

Mit der Vorlage [2010/398](#) beantragt die Regierung dem Landrat die Abschreibung mehrerer Vorstösse aus dem Themenbereich Fluglärm um den EuroAirport. Der grösste Teil der Vorstösse betrifft die Frage der Ausdehnung der Nachtflugsperrung in unterschiedlich starkem Ausmass und die Einschränkung der Nachtflüge für bestimmte Zwecke. Ein Vorstoss verlangt die Erhöhung der Knotenregelung zum Wechsel auf Südlandungen. Die Beantwortung der Vorstösse durch den Regierungsrat erfolgt in Abstimmung mit der Antwort des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt zu ähnlichen Vorstössen im Grosse Rat.

2.1 Ausdehnung der Nachtflugsperrung

Am EuroAirport gilt bereits heute eine differenzierte Regelung der Betriebszeiten. Die Kernsperrzeit im Linienvverkehr liegt zwischen 24 und 5 Uhr für Landungen bzw. 24 und 6 Uhr für Starts (beide identisch in Genf mit 30min. Toleranz sowie eingeschränkter in Zürich von 23 bis 6 Uhr ebenfalls mit 30min. Toleranz). Charterverkehr ist zwischen 23 und 6 Uhr untersagt (in Zürich und Genf von 22 bis 6 Uhr). Daneben gelten weitere Einschränkungen. Der

Regierungsrat erachtet die Betriebszeiten des EuroAirports als vergleichbar mit den anderen Landesflughäfen. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit dem ILS 33 und den politischen Vorstössen wurde 2008 eine Analyse der Betriebszeiten beim EuroAirport erbeten. In dieser sollten die Auswirkungen einer Ausdehnung der Nachtflugsperrung analysiert und die regionalwirtschaftlichen Effekte ermittelt werden. Das Gutachten wurde von einer unabhängigen, externen Beratungsfirma erstellt. Unter Verweis auf das Betriebsmodell des EuroAirports und seiner Rolle für die Homebase-Flugzeuge und die Expressfrachtfirmen kommt das Gutachten zum Schluss, dass mit vergleichsweise hohen regionalwirtschaftlichen Folgen eine Verkürzung der Betriebszeiten am EuroAirport "erkaufte" werden müsste. Eine Einschränkung um je eine Stunde auf 23 bis 6 Uhr hätte mit grosser Sicherheit einen Abzug der Expressfrachtfirmen zur Folge und würde zu erschwerten Betriebsbedingungen im Passagierbereich führen. Drastisch werden die Auswirkungen einer Einschränkung auf 22 bis 7 Uhr gezeichnet, die eine deutliche Redimensionierung des Angebots am EuroAirport und einen Abzug von stationierten Flugzeugen und der Expressfracht zur Folge hätte. In der Schlussfolgerung wird festgestellt, dass die Tagesrandzeiten für den EuroAirport eine sehr entscheidende Rolle spielen.

Der Regierungsrat spricht sich gegen eine Einschränkung der Betriebszeiten am EuroAirport aus. Zu hoch wären die wirtschaftlichen Folgen für die Region bei gleichzeitig geringer Lärmreduktion für die Schweizer Seite. Schon heute ist das Verkehrsregime des EuroAirports in starkem Masse darauf ausgelegt, die Schweizer Seite vom Lärm zu entlasten und insbesondere in den Tagesrandzeiten erfolgt der grösste Teil des Verkehrs über die Nordseite. Die Postulate [2000/187](#), [2003/039](#) und [2010/080](#) und die Motion [2008/091](#) werden zur Abschreibung beantragt.

2.2 Knotenregelung

Das ILS 33 ist am EuroAirport seit einigen Jahren in Betrieb und wurde von der Schweizer Seite nur unter der Bedingung, dass es nur zum Ersatz der bisherigen Sichtanflüge von Süden bei starkem Nordwind dient und das etablierte Pistennutzungssystem nicht geändert wird, unterstützt. Für die Benutzung des ILS wurden in einer [Ver-einbarung](#) weitere detaillierte Regeln festgehalten. Darunter fällt auch die Auflage, dass bei einer Rückenwindkomponente höher als 5 Knoten (beinhaltet Böenspitzen

bis 10 Knoten) nicht mehr auf der Piste 15 gelandet wird. Dieser Wert zum Wechsel des Anflugregimes orientiert sich an der Empfehlung der International Civil Aviation Organization [ICAO](#). Der Regierungsrat erachtet eine Intervention im Bereich der Rückenwindkomponente vor diesem Hintergrund nicht als zielführend und beantragt die Abschreibung des Postulats [2008/134](#).

3. Kommissionsberatung

3.1 Ausdehnung der Nachtflugsperrung

Die Kommission hat die Frage der Ausdehnung der Nachtflugsperrung einer eingehenden Prüfung unterzogen, indem sie die prognostizierten Auswirkungen einer solchen Ausdehnung hinterfragt und gleichzeitig auch die möglichen Alternativen zur Verbesserung der Lärmsituation in den Nachtstunden in die Überlegungen mit einbezogen hat.

Von einer Ausdehnung der Nachtruhe um je eine Stunde auf 23 bis 6 Uhr wären gemäss Vorlage allen voran die Expressfrachtfirmen stark betroffen. Deshalb wurde neben dem Flughafen auch ein Vertreter der Expressfrachtfirmen angehört und insbesondere zu den Konsequenzen und Plänen im Falle einer Ausdehnung der Nachtruhe befragt. Dieser bestätigte zwar, dass eine Ausdehnung der Nachtruhe für die Expressfrachtfirmen eine erhebliche Schwierigkeit darstellen würde, hat aber gleichzeitig erklärt, dass die Firmen trotzdem über keine konkreten Abzugspläne verfügen und der Wechsel eines Standorts auch nicht ohne weiteres vollzogen werden könne. Aus Sicht der Expressfrachtfirmen liegt ein wesentlicher Vorteil im Standort Basel in den frühen Anflug- und späten Abflugzeiten.

Was die Passagierfluggesellschaften betrifft, so wären in erster Linie diejenigen von einer Verkürzung der Öffnungszeiten betroffen, die auf dem Flughafen eine Basis betreiben (Swiss und EasyJet). Gemäss Anhang zur Vorlage wurden die am EuroAirport operierenden Passagiergesellschaften alle um eine Stellungnahme zu einer Einschränkung des Betriebs um eine Stunde gebeten. Diese gaben an, sich anpassen zu können, Flüge neu zu programmieren oder teilweise überhaupt keine Änderung vornehmen zu müssen. Es sind also keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten. Ebenfalls keine Änderungen gäbe es bei den Vollfrachtern.

Der Flughafen hat in den vergangenen Jahren verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation in die Wege geleitet - gerade auch mit Blick auf die Nachtstunden. Darunter fallen Massnahmen wie Lenkungsabgaben in Abhängigkeit der Tageszeit zur Steuerung des Verkehrs auf die weniger problematischen Tagesstunden oder auch die Sperrung von besonders lauten Flugzeugen zu gewissen Zeiten. Seitens des Flughafens wurde bei der Erläuterung der Massnahmen betont, dass es gerade bei Massnahmen mit Lenkungscharakter eines längerfristigen Zeithorizonts bedürfe, bis sie ihre Wirkung richtig entfalten könnten. Aus der Sicht einer Kommissionsmehrheit sind die Anreize bei diesen Massnahmen aber sehr schwach gesetzt und die erwartete Wirkung dürfe daher - wenn überhaupt messbar - in einem bescheidenen Rahmen verbleiben. Die bekannten Massnahmen konnten die Mehrheit der Kommission nicht als ausreichendes Ent-

gegenkommen gegenüber einer Ausdehnung der Nachtruhe überzeugen.

In der Beratung zeigte sich, dass eine Kommissionsmehrheit in Kenntnis der erhaltenen Stellungnahmen und im Wissen um die Zunahme der Bewegungen in den Nachtstunden in den vergangenen Jahren hinter der Ausdehnung der Nachtflugsperrung um eine Stunde auf 23 bis 6 Uhr und somit der Angleichung der Betriebszeiten an Zürich steht. Dies auch, weil die Forderung nach einer längeren Nachtruhe nicht neu ist, sie wurde auch schon im Rahmen des Investitionsprogramms für den Flughafen gestellt und seither oft wiederholt.

Eine Kommissionsminderheit betont dagegen die regionale Wertschöpfung, die hinter diesen zahlenmässig wenigen und zumeist über Norden verkehrenden Flügen steht und spricht sich gegen eine Ausdehnung der Nachtflugsperrung aus.

3.2 Knotenregelung

In der Anhörung der Delegation des BAZL hat sich die Kommission detailliert mit den Benutzungsregeln für das ILS 33 auseinandergesetzt. Dabei hat sich gezeigt, dass die Empfehlung der ICAO am EuroAirport bereits dergestalt ausgedehnt umgesetzt wird, dass bei einem konstanten Rückenwind von 5 Knoten mit Spitzen bis 10 Knoten die Umstellung erfolgt. Im Wortlaut der ICAO-Empfehlung heisst es hingegen, die "Lärminderung sollte nicht der entscheidende Faktor für die Wahl der Piste sein, wenn die Rückenwindkomponente *inklusive* Böenspitzen den Wert von 5 Knoten übersteigt." Die von der ICAO definierten Standards und Empfehlungen gelten für den weltweiten Flugverkehr. Die Umsetzung wird regelmässig kontrolliert. Wenn diese nicht eingehalten werden, so hat dies Auswirkungen auf die Sicherheitseinschätzung des jeweiligen Landes und kann dessen grenzüberschreitenden Flugverkehr im Extremfall negativ tangieren. Da der Flughafen auf französischem Boden liegt ist die DGAC für die Umsetzung verantwortlich. Das BAZL kann keine anderslautende Knotenregelung auferlegen. Dass abweichende Knotenregelungen an anderen Flughäfen vorkämen, konnte in dieser Form von den Experten des BAZL nicht bestätigt werden. Ausnahmen sind in begründeten Fällen aufgrund besonderer topografischer Verhältnisse oder der Windbedingungen denkbar. Frankreich wendet auf all seinen Flughäfen die Empfehlung der ICAO mit einer Ausnahme, nämlich Nizza, an. In Nizza liegt der zulässige Wert bei 6 Knoten.

Die Knotenregelung am EuroAirport kam jüngst wegen zwei Punkten in der Öffentlichkeit verstärkt in die Kritik. Einerseits lag die Nutzung des ILS 33 im Jahr 2010 nur sehr knapp über der zulässigen Obergrenze von 10%. Dazu führten die Experten des BAZL aus, dass die Wetterlage in der ersten Jahreshälfte 2010 eine statistisch aussergewöhnliche war und die nordatlantische Oszillation zu einer deutlichen Häufung von Nordwindlagen führte. Andererseits gab es an einzelnen Tagen im Februar und im Dezember 2010 trotz Rückenwindwerten über 5 Knoten Landungen von Norden. An diesen Tagen waren die Sichtbedingungen für das ILS 33 nicht erfüllt. In dieser Situation liegt es in der Verantwortung der Piloten, ob sie trotzdem von Norden landen oder auf einen anderen Flughafen ausweichen wollen. Die entscheidenden Minuten-

werte lagen gemäss den Experten des BAZL aber auch an diesen Tagen knapp unter 5 Knoten.

Eine deutliche Mehrheit in der Kommission spricht sich für die Abschreibung des Postulats aus, weil in der Beratung klar wurde, dass sich die Aufsichtsbehörden an die Standards und Empfehlungen der ICAO zu halten haben.

4. Antrag an den Landrat

Die Umweltschutz- und Energiekommission beantragt dem Landrat

1. mit 7:5 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Motion [2008/091](#) nicht abzuschreiben,
2. mit 11:1 Stimmen bei 1 Enthaltung die Abschreibung des Postulats [2008/134](#),
3. mit 11:2 Stimmen ohne Enthaltung die Abschreibung des Postulats [2000/187](#),
4. mit 9:4 Stimmen ohne Enthaltungen die Abschreibung des Postulats [2003/039](#) sowie
5. mit 7:5 Stimmen bei 1 Enthaltung die Abschreibung des Postulats [2010/080](#).

Titterten, 24. Juni 2011

Für die Umweltschutz- und Energiekommission

Der Vizepräsident: Hannes Schweizer