



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2010**

Datum: 3. Mai 2011

Nummer: 2011-128

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](#)



Vorlage an den Landrat

betr. Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2010

Vom 3. Mai 2011

1. Vorbemerkung

Der Landrat wird zum zehnten Mal über die Bemühungen des Regierungsrates zur Verminderung der Fluglärmbelastung orientiert. Diese Orientierung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Kanton Basel-Stadt alljährlich. Der Bericht an den Landrat stützt sich auf den Bericht der Fluglärmkommission (FLK) für das Jahr 2010, der den Geschäftsbericht der Ombudsstelle für Fluglärmklagen enthält, und auf Ergänzungen des Regierungsrates. Der Umwelt-Bericht des Euro-Airport (EAP) kann beim Flughafen angefordert oder im Internet eingesehen werden.

Die Tätigkeit der FLK stützt sich auf die Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen (SGS 486.31) per 1. Juli 2001. Die Fluglärmkommission ist ein gemeinsames Gremium der beiden Kantone zur Beratung beider Regierungen.

2. Anmerkungen des Regierungsrats zum Bericht der Fluglärmkommission für das Jahr 2010

Nachdem das Fluggastaufkommen am EAP im 2009 um knapp 10% gesunken war, erhöhten sich die Passagierzahlen im vergangenen Jahr um 7% auf 4.1 Millionen (der historische Höchststand stammt aus dem Jahr 2007 mit 4.3 Millionen Passagieren). Im vergangenen Jahr wurden 17 neue Destinationen angeboten. Der Frachtumsatz nahm um 26% auf 107'000 t zu, nachdem in den beiden vorhergehenden Jahren deutliche Einbussen zu verzeichnen waren.

Der Zuwachs geht einher mit dem generellen Aufschwung in der Luftfahrtbranche. Die rasche Erholung und starke Erweiterung des Angebots am EAP zeigt aber auch, dass die Plattform nach wie vor attraktiv ist, zumal einige besondere Ereignisse bewältigt werden mussten (Vulkanausbruch in Island, Streiks in Frankreich und anderen europäischen Ländern sowie starke Schneefälle ab November), die Umsatzeinbussen zur Folge hatten.

Die Anzahl der Flugbewegungen erhöhte sich gegenüber 2009 um 2.9% (von 74'992 auf 77'152). Abgesehen vom Vorjahr waren die Flugbewegungen letztmals 1994 tiefer als im Berichtsjahr. Der langjährige Trend mit tiefen Flugbewegungszahlen und hohen Passagierzahlen verdeutlicht, dass die am EAP eingesetzten Flugzeuge generell grösser und besser ausgelastet sind.

Die FLK stellt in ihrem Bericht fest, dass das Muster in der Pistennutzung, d.h. die Verteilung der An- und Abflüge auf die verschiedenen Pisten des Flughafens, im Wesentlichen unverändert blieb. Die Hauptpistenrichtung Nord-Süd hat einen Verkehrsanteil von 53% im Sektor nördlich und von 43% im Sektor südlich des Flughafens. Der Anteil der Südlandungen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr auf knapp 10% (Vorjahr 7.8%; ausführliche Bemerkungen zum ILS 33 im nachfolgenden Kapitel). Mehr als doppelt so hoch wie die Südlandequote ist der Anteil der Nordstarts (21.5%). Zusammen mit der Verteilung der Bewegungen in der Nacht (88% im Norden, 12% im Süden) verdeutlicht dies die fortgeführten Bemühungen der Flughafenbehörden, bei geringem Verkehrsaufkommen, d.h. in der Regel in den Randstunden, und soweit keine Sicherheitsgründe dagegen sprechen, Nordstarts durchzuführen. Der Regierungsrat begrüsst wie die FLK diese Bestrebungen, da beim Nordabflug deutlich weniger Personen von Fluglärm betroffen sind.

Aus Sicht des Regierungsrats ebenfalls zu begrüssen ist, dass mit einem Jahresdurchschnitt von 4.0 Jet-Direktstarts pro Tag der in der Vereinbarung zum Abflugverfahren Hochwald festgelegte Maximalwert von acht wiederum nicht erreicht wurde.

Die Weststartquote verringerte sich leicht auf 5.7%. Damit wird die im Zusammenhang mit dem Beschluss zur Verlängerung der Ost-West-Piste vorgesehene Quote von 20-25% weiterhin klar unterschritten. Diese tiefe Benutzungsquote lässt wiederum deutlich erkennen, dass diese Piste für die am EAP eingesetzten Flugzeugtypen zu kurz ist und deshalb aus Sicherheitsgründen nur wenig genutzt werden kann. Seit kurzem liegt der für den Luftverkehr zuständigen Finanz- und Kirchendirektion die Machbarkeitsstudie zu den Möglichkeiten einer Verlängerung der Ost-West-Piste vor. Auf dieser Grundlage wird die Regierung dem Landrat Bericht erstatten.

Die FLK stellt zudem fest, dass die Bewegungen in den Nachtstunden zugenommen haben. Die Ursachen für diese Zunahme sind teils ausserordentliche Ereignisse (insb. Verspätungen infolge besonderer meteorologischen Bedingungen und Streiks) sowie die angestiegene Nachfrage nach Expressfracht-Transporten. Positiv ist, dass zum vierten Mal in Folge und entgegen dem allgemeinen Trend die Bewegungen in der sensiblen ersten Nachtstunde zwischen 22 und 23 Uhr abgenommen haben.

Auch die Zunahme der Ausnahmegewilligungen ist im Wesentlichen auf die Besonderheiten des vergangenen Jahres zurück zu führen.

Ein wichtiges Thema im 2010 war der Abschluss der Betriebszeiten-Überprüfung, wozu der Regierungsrat zusammen mit dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt im Juli 2008 Anstoss gegeben hat. Die beiden Regierungen haben ihre gemeinsam entwickelte Haltung in Par-lamentsvorlagen dargestellt (Landratsvorlage "EuroAirport-Vorstösse", [2010-398](#)) und erläutern darin, dass eine Betriebszeiten-Verkürzung unverhältnismässig hohe volkswirtschaftliche Verluste auslöst und zugleich sehr wenig Lärmentlastung bringt. Statt einer Betriebszeitenverkürzung befürworten die Regierungen die vier vom Verwaltungsrat des EAP beschlossenen Lärm-schutzmassnahmen

1. In den Jahren 2011 bis 2013 erhöht der EAP schrittweise die Gebühren für Starts und Landungen in den sensiblen Randzeiten um 50%. Auf lange Sicht zielt diese Massnahme darauf ab, den Lärm von lauten Flugzeugen in den sensiblen Randzeiten zu reduzieren und die Flug-gesellschaften dazu anzuregen, modernere Maschinen einzusetzen.

2. Verschärfung des Start- und Landeverbots zwischen 2200 und 0600 Uhr: Starts und Landungen sind zwischen 2200 und 0600 Uhr für Flugzeuge verboten, welche den kumulativen Kapitel 3-Lärmgrenzwert nicht um mindestens 8 EPNdB unterschreiten (derzeit 5 EPNdB).

3. Verbot lauter Flugzeuge an Sonntagen und gemeinsamen französisch-schweizerischen Feiertagen vor 0900 und nach 2200 Uhr.

4. Seit Mitte 2010 lehnt der EuroAirport alle nicht programmierten Flüge zwischen 2300 und 0600 Uhr ab, sofern es sich nicht um Notfälle handelt. Mit dieser Entscheidung will der Flughafen die Anrainer bewahren vor Flugumleitungen aufgrund von Betriebszeiten, die andere Flughäfen einseitig fest legen.

Die FLK unterstützt die Haltung der Regierungen und begrüsst die Lärmschutzmassnahmen des EAP ausdrücklich. Die Massnahmen berücksichtigen wichtige Schutzbedürfnisse der Bevölkerung, indem sie den Fluglärm in den Randzeiten verringern. Abschliessend hält die FLK fest, dass aus reiner Lärmschutzsicht zwar weitergehende Betriebseinschränkungen, wie sie beispielsweise von den Parlamenten der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gefordert wurden, begrüssenswert wären. "Die FLK anerkennt aber, dass die Betriebszeiten eine elementare Rahmenbedingung für den Flughafen und die Anbieter sind und ihre Kürzung entsprechende volkswirtschaftliche Verluste nach sich ziehen. Deshalb muss im Sinne der Nachhaltigkeit ein Gleichgewicht zwischen umweltseitigen, volkswirtschaftlichen und sozialen Aspekten gefunden werden."

3. Benutzung des ILS 33 im Jahr 2010: Stellungnahme der FLK und Anmerkungen des Regierungsrats

Das ILS 33 wurde 2007 nach langer politischer und technischer Vorbereitungszeit in Betrieb genommen. Es ersetzte das frühere Sichtanflugverfahren. Die Zivilluftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs, das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und die Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), haben eine Vereinbarung über die Benutzung der Südlandungen abgeschlossen, die im Wesentlichen vorsieht, dass Südlandungen nur dann stattfinden dürfen, wenn Nordlandungen aus Sicherheitsgründen (insb. bei Nordwind) nicht mehr möglich sind. Zudem verpflichteten sich die beiden Zivilluftfahrtbehörden, eine vertiefte Analyse über die Anzahl und die Nutzungsbedingungen zu erstellen, wenn ein Südlandeanteil von 8% überschritten wird. Bei Überschreiten von 10% nehmen die beiden Zivilluftfahrtbehörden Konsultationen auf mit dem Ziel, Massnahmen zu treffen, um die prozentuale Nutzung der Piste 33 wieder unter die 10%-Marke zu bringen.

Im Jahr 2010 sind 3'198 Landungen (Vorjahr: 2'418) auf der Piste 33 erfolgt. Dies entspricht einem Anteil von fast 10%¹ (Vorjahr: 7.8%).

Die FLK hat sich auch im vergangenen Jahr eingehend mit den Südlandungen auseinandergesetzt und sich dabei detailliert über die verschiedenen Aspekte und Einflussfaktoren informieren lassen. Sie hat bereits mehrfach zu diesem Thema Stellung bezogen und die Regierungen über ihre Haltung informiert.

Die FLK hält fest, dass auch im Jahr 2010 keine Anhaltspunkte bekannt sind, die auf eine Verletzung des Abkommens hinweisen. Die vertiefte Analyse der Zivilluftfahrtbehörden bestätigt diese Einschätzung. D.h., die Quote von fast 10% ILS 33-Anflüge ist durch die vorherrschenden meteorologischen Verhältnisse erklärbar. Die Zivilluftfahrtbehörden und die FLK gehen auch auf die publik gemachten Vorwürfen ein, wonach einige Nordlandungen in den letzten Tagen des Jahres nur deswegen von Norden durchgeführt wurden, um damit die ILS 33-

¹ Mit dem genauen Wert von 9,96% wurde die Grenze von 10% knapp unterschritten, weshalb eine Massnahmendiskussion der Zivilluftfahrtbehörden gemäss ILS 33-Abkommen nicht notwendig wurde.

Quote unter 10% zu halten. Sie halten dazu unmissverständlich fest, dass auch diese Landungen korrekt abgewickelt wurden.

Der Regierungsrat ist zufrieden, dass das ILS 33-Abkommen eingehalten wurde. Ein anderes Ergebnis hätte sie auch nicht akzeptiert. Zugleich ist sie vom Ergebnis nicht überrascht, da die zuständige Direktion und die FLK die Benutzung des ILS 33 laufend beobachtet haben.

Die beiden Zivilluftfahrtbehörden analysieren in ihrem Bericht die aussergewöhnlich hohe Südlandequote. Gemäss einem meteorologischen Gutachten des Deutschen Wetterdienstes traten im ersten Halbjahr 2010 (in diesem Zeitraum fanden über 75% aller Südlandungen des 2010 statt) aussergewöhnlich häufige Nordwindlagen auf. Ursache für die häufigen Nordwindlagen könnte ein in Zyklen auftretendes Wetterphänomen² sein.

Der Regierungsrat begrüsst es, dass die beiden Zivilluftfahrtbehörden weitere Optimierungen am Betrieb des ILS 33 vorgenommen haben. Sie dienen dazu, den Anteil der Südlandungen möglichst gering zu halten. Ebenso hält es der Regierungsrat für positiv, dass der EAP die Informationen zum ILS 33 auf seiner Website mit zusätzlichen Echtzeitinformationen ausbaut und eine „Vorhersage“ der Eintretenswahrscheinlichkeit von Südanflügen in Abhängigkeit von der Windentwicklung implementiert.

Von entscheidender Bedeutung ist, dass das ILS 33 die Ziele bezüglich Verbesserung der Verkehrssicherheit weiterhin erfüllt, wie die Flugsicherung am EAP dargelegt hat. Dieser realisierte Sicherheitsgewinn war mit ausschlaggebend für die Einführung des ILS 33.

Im Fokus der Kritik aus der Bevölkerung stehen nach wie vor die ILS 33-Anflüge in den Randzeiten. Aus den Bewegungsstatistiken wird ersichtlich, dass die Benutzung des ILS 33 in den Randstunden zwar zugenommen hat, aber immer noch auf tiefem Niveau liegt. So fanden 2010 in den beiden Randstunden (zwischen 05 bis 06 Uhr; zwischen 23 und 24 Uhr) insgesamt 99 ILS 33-Landungen statt. Verglichen mit der Anzahl Nordlandungen in diesen beiden Stunden (2'218 Landungen) bleibt die "Südbelastung" sehr gering (4.4%). Gänzlich verhindern liessen sich die kritisierten Bewegungen in den Randstunden nur durch eine Schliessung des EAP. Ein solcher Schritt ist für den Regierungsrat unverhältnismässig.

Obwohl die ILS 33-Benutzungsvereinbarung eingehalten und die Randstunden nur marginal benutzt werden, bleibt die hohe Südlande-Quote im 2010 unbefriedigend. Der Regierungsrat ist aufgrund entsprechender Prognosen der Aufsichtsbehörden davon ausgegangen, dass die Benutzungsquoten (zwischen 5.3 und 8.3% in den Jahren vor der Einführung des ILS 33) nicht wesentlich übertroffen werden. Diese Prognosen haben sich zumindest für das Jahr 2010 nicht bewahrheitet. Aus Umweltsicht entscheidend sind aber nicht die Bewegungszahlen, sondern die daraus resultierenden Lärmimmissionen. Diese sind - trotz Zunahmen in den Randstunden - noch immer auf tiefem Niveau. Die Planungs- oder gar die Immissionsgrenzwerte der Lärm-schutz-Verordnung werden durch die ILS 33-Landungen bei Weitem nicht erreicht.

Auch wenn die Lärm-mehrbelastung objektiv gering ist, verdeutlicht die nach wie vor starke Kritik an den Südanflügen, dass der Luftverkehr so abgewickelt werden muss, dass die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung möglichst gering bleibt. Eine weitere Lastenverschiebung in die dicht besiedelten Gebiete unter dem ILS 33 kommt für die Regierung deshalb nicht in Frage.

² Im Gutachten wird ein möglicher Zusammenhang zwischen der Nordwindsituation in Europa und der so genannten nordatlantischen Oszillation erwähnt. Unter der nordatlantischen Oszillation sind die Luft-druckschwankungen zwischen dem Norden und Süden des Nordatlantiks zu verstehen. Ist der Druckunterschied gering, lassen die ansonsten vorherrschenden Westwindlagen nach. Folge davon sind vermehrte Nordwindlagen.

Der Regierungsrat wird auch künftig die Benutzung des ILS 33 aufmerksam beobachten. Er besteht weiterhin auf einer lückenlosen und strikten Einhaltung der Benutzungsbedingungen und wird rasch reagieren, wenn nach seiner Beurteilung der Betrieb des ILS 33 nicht vereinbarungskonform erfolgt.

4. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat gemäss beiliegendem Beschlussentwurf, den "Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2010" zur Kenntnis zu nehmen.

Liestal, 3. Mai 2011

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Der Präsident:

Krähenbühl

Der Landschreiber:

Mundschin

Beilagen:

- Entwurf eines Landratsbeschlusses
- Bericht der Fluglärmkommission der Kantons Basel-Stadt und Basel-Landschaft für das Jahr 2010

Hinweis: Der Umwelt-Bericht des EAP 2010 kann auf der Webseite des EAP eingesehen werden: www.euroairport.com. Auf Anfrage stellt der EAP den Bericht per Post zu; Bestellung via Email-Adresse enviro@euroairport.com

Landratsbeschluss

betreffend Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2010

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

Der Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2010 wird zur Kenntnis genommen.

Liestal,

IM NAMEN DES LANDRATES

Die Präsidentin:

Der Landschreiber: