



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2013**

Datum: 6. Mai 2014

Nummer: 2014-140

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](#)



2014/140

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

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

2013

vom 06. Mai 2014

1. Vorbemerkung

Der Landrat wird zum dreizehnten Mal über die Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung orientiert. Diese Orientierung erfolgt in Übereinstimmung und in Absprache mit dem Kanton Basel-Stadt alljährlich. Der Regierungsrat stützt sich dabei auf den Bericht der zu seiner Beratung eingesetzten Fluglärmkommission („FLK“) über das Jahr 2013. Die Tätigkeit der FLG stützt sich auf die Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen (SGS 486.31). Die FLK ist ein gemeinsames Gremium der beiden Kantone zur Beratung beider Regierungen.

Der Bericht der FLK für das Jahr 2013 ist der Landratsvorlage als Beilage angefügt. Der Bericht ist als selbständiges Dokument verfasst, das ergänzend zum Umweltbericht des Flughafens zu lesen ist. Der seit dem Jahr 2011 neu konzipierte Berichtsaufbau mit dem Ziel, besser erkennbar zu machen, wie die Kommission ihren Auftrag erfüllt, wurde beibehalten.

Auch im Jahr 2013 enthält der Bericht der FLK keinen eigentlichen Geschäftsbericht der Ombudsstelle für Fluglärmklagen, da im Berichtsjahr wie bereits in den beiden Vorjahren keine Ombudsfälle auftraten.

Der Bericht der FLK wird gleichzeitig dem Grossen Rat und dem Landrat zur Kenntnis gebracht.

2. Anmerkungen des Regierungsrates zum Bericht der FLK für das Jahr 2013

Das Fluggastaufkommen am EuroAirport lag im Jahr 2013 bei gut 5.9 Mio. Passagieren. Haupttreiber war der nochmalige Angebotsausbau, v.a. der am EuroAirport stationierten Gesellschaft easyJet.

Demgegenüber verharnte der Frachtverkehr mit einem Umschlag von rund 94'000 Tonnen auf tiefem Niveau (2012 rund 93'000 Tonnen). Während das Passagierwachstum 10% betrug, blieb die Anzahl der Flugbewegungen (Starts und Landungen) mit 87'319 Flugbewegungen gegenüber 87'355 im Vorjahr 2012 unverändert. Dies zeigt, dass die durchschnittliche Kapazität der am EuroAirport eingesetzten Flugzeuge grösser wird bei gleichzeitig hohen oder noch weiter ansteigenden Auslastungen.

Die FLK konstatiert, dass der registrierte Fluglärm 2013 wie in den Vorjahren weitgehend konstant blieb. Die leicht erhöhten Messwerte zwischen 22.00 – 23.00 Uhr widerspiegeln die Zunahme der Flugbewegungen in der ersten Nachtstunde (knapp 5%). Die gesetzlichen Lärmgrenzwerte werden in den Schweizerischen Anrainergebieten des Flughafens aber weiterhin deutlich unterschritten. Dieses Ergebnis zeigt erneut die grundsätzliche Stabilität und die Widerstandsfähigkeit des Flugregimes am EuroAirport.

Die geltenden Lärmschutzbestimmungen des EuroAirport wurden im Berichtsjahr alle eingehalten. Positiv zu vermerken ist die weiterhin tiefe Zahl an Ausnahmegewilligungen für Flüge ausserhalb der zulässigen Zeitfenster, die sehr geringe Anzahl an Bewegungen in der Sperrzeit (24.00 bis 5.00/6.00 Uhr) sowie die Tatsache, dass zwischen 23.00 und 06.00 Uhr keine Landungen von im Flugplan des Euroairport nicht vorgesehenen Flügen stattgefunden haben. Unverändert ist auch die Tatsache, dass in den Nachtstunden von 22.00 bis 06.00 Uhr rund 90% aller Bewegungen über die Gebiete im Norden des Flughafens abgewickelt werden.

Die Quote der Südlandungen lag mit einem Wert von 7% unter dem Vorjahreswert von 7.4%. Günstig wirkten hier ruhige Wetterlagen in den Monaten Februar bis Juni mit wenig Nordwind. Der Wert von 7% liegt klar unterhalb der in der Nutzungsvereinbarung zum ILS 33 definierten Schwellenwerte. Eine spezielle Analyse der ILS 33-Anflüge durch die beiden Zivilluftfahrtbehörden ist daher auch für das Jahr 2013 nicht erforderlich. Die Statistik des Flughafens bestätigt die aus den Vorjahren bekannten, meteorologisch bedingten Muster in der Verteilung der ILS 33-Anflüge: Im Monatsverlauf ergeben sich höhere Werte im Frühling und im Frühsommer, im Tagesverlauf zeigen sich Spitzen am späten Nachmittag und am frühen Abend. Die Anzahl an Südlandungen in den sensiblen Morgen- und Abendstunden war auch im Jahr 2013 sehr tief.

In ihrem Bericht weist die FLK schliesslich auf die Umsetzung der vom Flughafen Ende 2010 beschlossenen Lärmschutzmassnahmen hin. Der Regierungsrat begrüsst, dass die schrittweise Anhebung der Gebühren für Starts und Landungen in den sensiblen Randzeiten nun im Berichtsjahr abgeschlossen werden konnte. Ebenfalls positiv ist, dass die Erweiterung des bestehenden Start- und Landeverbots für laute Flugzeuge zwischen 22.00 und 06.00 Uhr und das neue Verbot an Sonn- und Feiertagen vor 09.00 Uhr und nach 22.00 Uhr nun formal festgesetzt werden kann, dies gar mit strengeren Lärmgrenzwerten als zunächst vorgesehen.

3. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, gemäss beiliegendem Beschlussentwurf den „Bericht über das Jahr 2013“ der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zur Kenntnis zu nehmen.

Liestal, 06. Mai 2014

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident: Urs Wüthrich-Pelloli

der Landschreiber: Peter Vetter

Beilage

⌘ Entwurf Landratsbeschluss

⌘ Bericht der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über das Jahr 2013

Landratsbeschluss

**betreffend Bericht der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft
über das Jahr 2013**

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2013 wird zur Kenntnis genommen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:



Bericht über das Jahr 2013

1. Das Wichtigste in Kürze

Während das Passagieraufkommen am EuroAirport gegenüber dem Vorjahr mit einem Plus von 10 Prozent auf total 5,9 Mio. Fluggäste anstieg, ist die Anzahl der Starts und Landungen mit insgesamt 87'319 Flugbewegungen gegenüber 87'352 im Jahr 2012 nahezu unverändert. Der registrierte Fluglärm blieb im Wesentlichen konstant. Die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte werden in der Schweiz weiterhin deutlich unterschritten. Die leicht erhöhten Messwerte zwischen 22-23 Uhr (+ 0,4 dB im Durchschnitt aller Messstationen) widerspiegeln die Zunahme der Flugbewegungen in der ersten Nachtstunde (knapp 5%). Begünstigt durch weniger Nordwindlagen im Frühjahr erreichte die Südlandequote mit 7,0 Prozent einen tieferen Wert als im Vorjahr. Dies dämpfte den im Bereich des ILS 33-Anflugs registrierten Anstieg der gemessenen Fluglärmwerte in den Nachtstunden.

2. Auftrag

Die Fluglärmmmission ist per 1. Juli 2001 als beratende Kommission der beiden Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft für die Behandlung von Fluglärmfragen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen eingesetzt worden. Sie hat als generellen Auftrag, die Regierungen in folgenden Zielen zu beraten und zu unterstützen:

- Verhinderung der Zunahme der Lärmbelastung;
- Reduktion der Lärmbelastungen auf ein Mass, welches die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stört;
- Ausschöpfung der Massnahmen zur weiteren Reduktion der Lärmbelastung, die technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sind.

Insbesondere hat sie den Regierungen der beiden Kantone jährlich über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung zu berichten. Der Bericht der FLK ergänzt dabei den jährlichen Umweltbericht des Flughafens, der detailierte statistische Angaben zum Flugbetrieb am EAP enthält.¹

¹ Abrufbar auf der Webseite des EuroAirport: www.euroairport.com/de/umwelt/mehr-informationen.

3. Grundlagen

3.1 Flugbewegungen

Seit 1992 haben sich die Bewegungen (Starts und Landungen) wie folgt entwickelt:

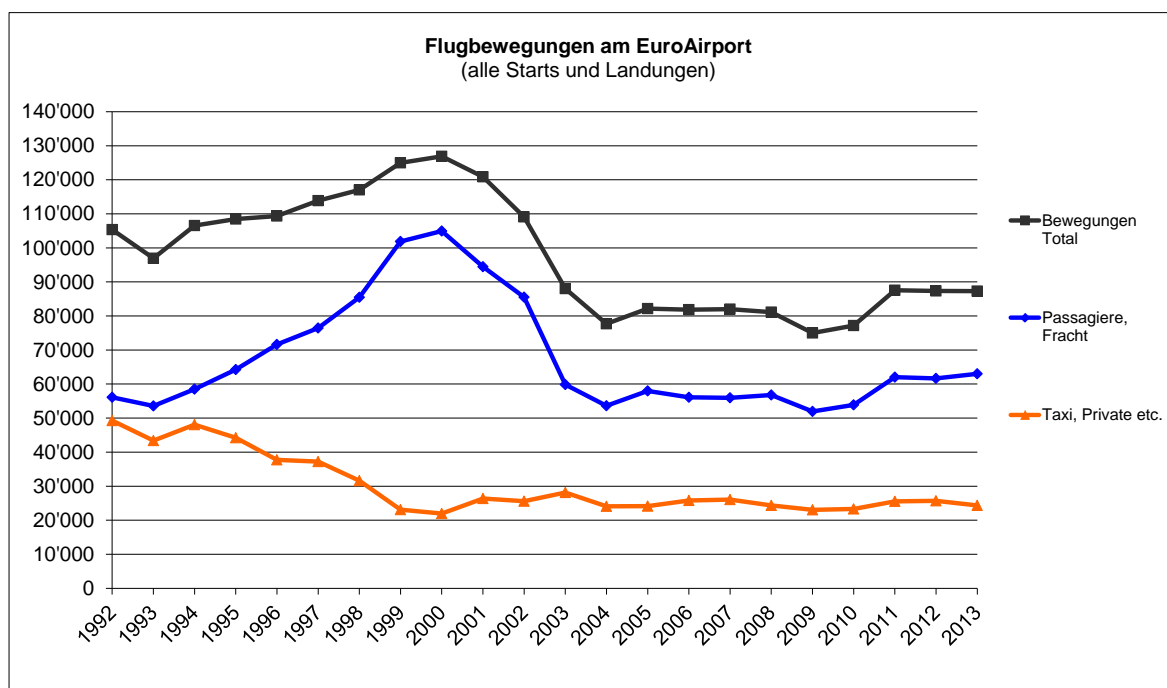


Abbildung 1

2013 belief sich die Zahl der Starts und Landungen aller Kategorien auf 87'319. Das entspricht fast genau dem Vorjahreswert, der 87'352 betrug. Damit bleibt der Flugverkehr weiterhin auf dem Niveau, das er in den Jahren 2005 und 2006 nach dem Einbruch während der Luftfahrtkrise in der Schweiz erreicht hat. In den Jahren der starken Expansion der Crossair von 1994 bis 2002 hatten deutlich mehr Bewegungen stattgefunden.

Es setzte sich der Trend fort, dass am EuroAirport nach und nach grössere Flugzeuge eingesetzt werden, die zudem besser ausgelastet sind, womit sich das stark steigende Passagiervolumen nicht in einen proportionalen Anstieg der Flugbewegungen übersetzt.

In der Verteilung der Flugbewegungen über die täglichen Betriebsstunden zeigt sich ein Bild mit Spitzen am Tagesrand morgens und abends, wenn v.a. die am EuroAirport stationierten Flugzeuge ihre Tagesrotation beginnen bzw. beenden, sowie am späten Vormittag, frühen Nachmittag und frühen Abend, den Zeiten, wo die Hauptankunfts- resp. -abflugswellen liegen.

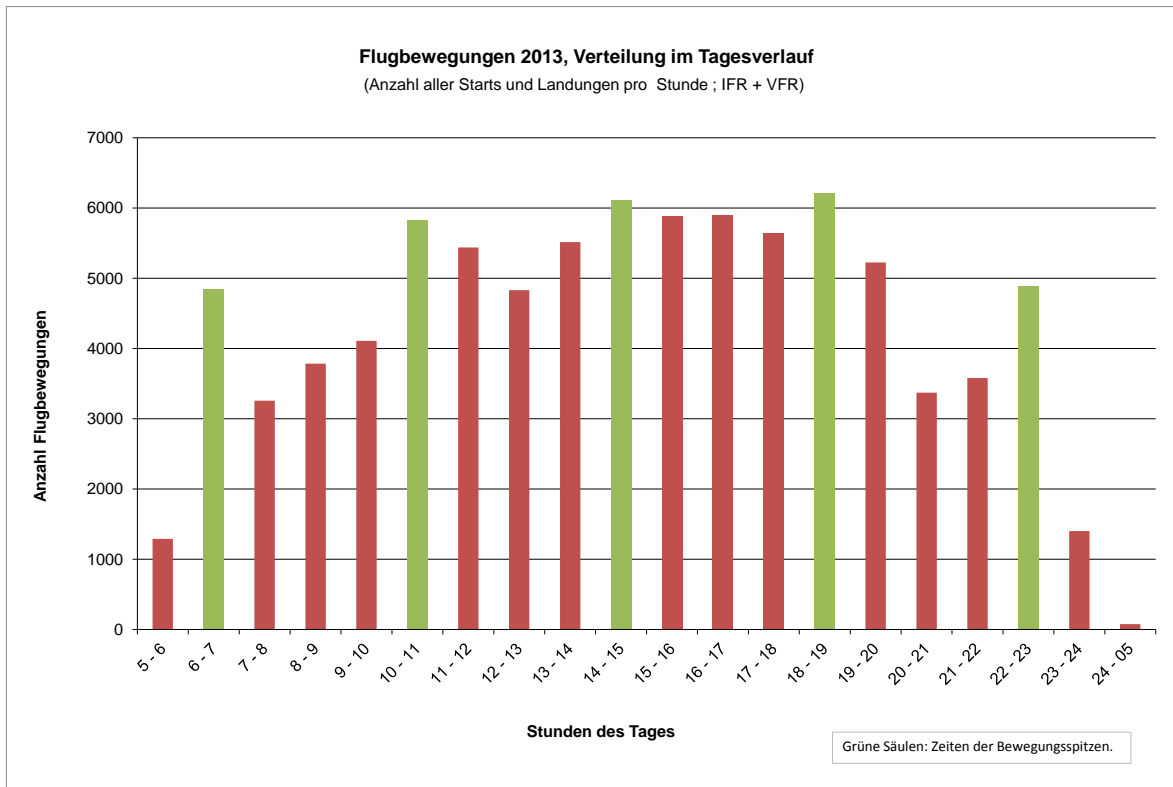


Abbildung 2

3.2 Lärmbelastung

Die Lärmbelastung blieb 2013 trotz abermals starkem Passagierwachstum, der Stationierung weiterer Flugzeuge am EuroAirport (easyJet) und abgesehen von Variationen aufgrund der benutzten Flugverfahren im Wesentlichen konstant. Grund dafür sind die vom Flughafen getroffenen Lärminderungsmaßnahmen² und der Umstand, dass die Anzahl der Flugbewegungen nicht zugenommen hat. Die Messwerte bestätigen weiterhin, dass der Fluglärm in den flughafennahen Gemeinden insgesamt stärker ist und sich in der Nacht wegen der präferierten Nordausrichtung in der Pistennutzung die Belastung deutlich nach Norden verlagert.

Wie sich die gemessene Lärmbelastung³ am EuroAirport seit 2003 entwickelt hat, zeigen die folgenden Abbildungen. Der in den Diagrammen eingezeichnete Immissionsgrenzwert für die Empfindlichkeitsstufe II gemäss der schweizerischen Lärmschutz-Verordnung (LSV) ist dabei als Orientierungsgrösse anzusehen, da die LSV vorschreibt, dass Fluglärmimmissionen grundsätzlich durch Berechnungen und nicht durch Messungen zu ermitteln sind.

Für das Jahr 2013 werden erstmals auch Werte für Buschwiller ausgewiesen, wo eine neue Messstation in Betrieb genommen wurde.

2 Insb. Betriebsbeschränkungen in den Nachtstunden, Regelung zum Direktstart und Nutzung des ILS 33 und Tarifierungen. Vgl. auch Abschnitt 4.

3 Die abgebildete Lärmbelastung stützt sich auf die Lärmessungen des EuroAirport. Die Ergebnisse sind mit den Lärmessungen von Gemeinden und Anrainerorganisationen vergleichbar.

A) Fluglärm am Tag

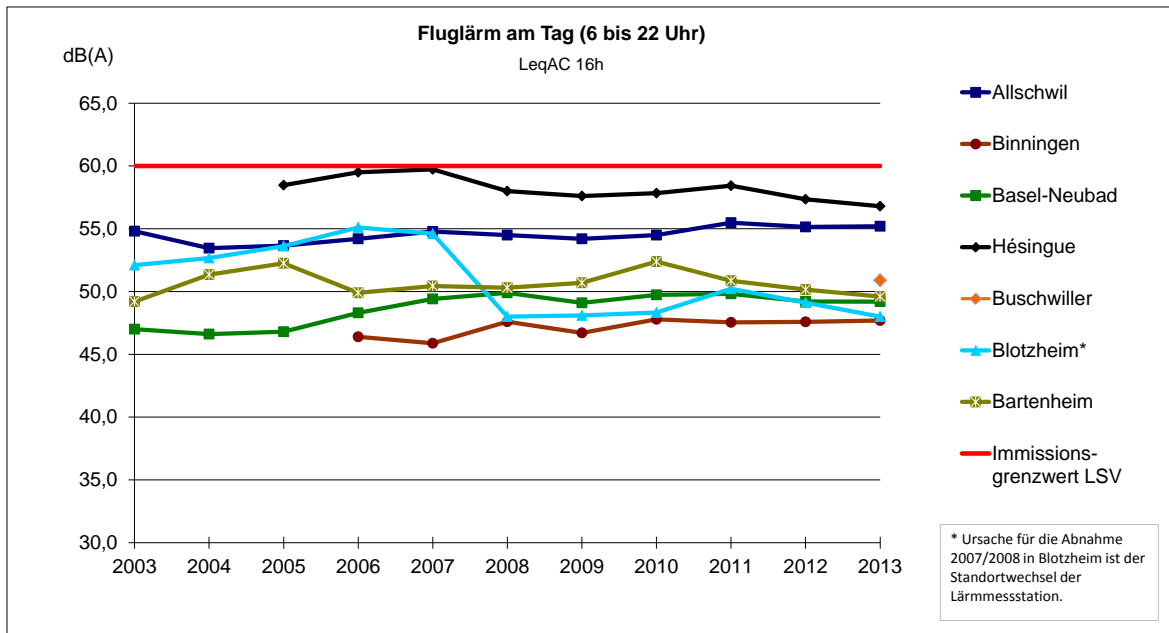


Abbildung 3

Der Fluglärm am Tag hat sich in den letzten 10 Jahren kaum verändert. Der Immissionsgrenzwert wird auch 2013 nirgends überschritten. Die Veränderungen der Messwerte von 2012 auf 2013 zwischen +0,1 dB (Binningen) und -1,1 dB (Blotzheim) sind eher zufälliger Ausdruck einzelner Lärmereignisse. Im Trend ist die Fluglärmbelastung am Tag im Vergleich zum Vorjahr gleich geblieben.

B) Fluglärm in der Nacht

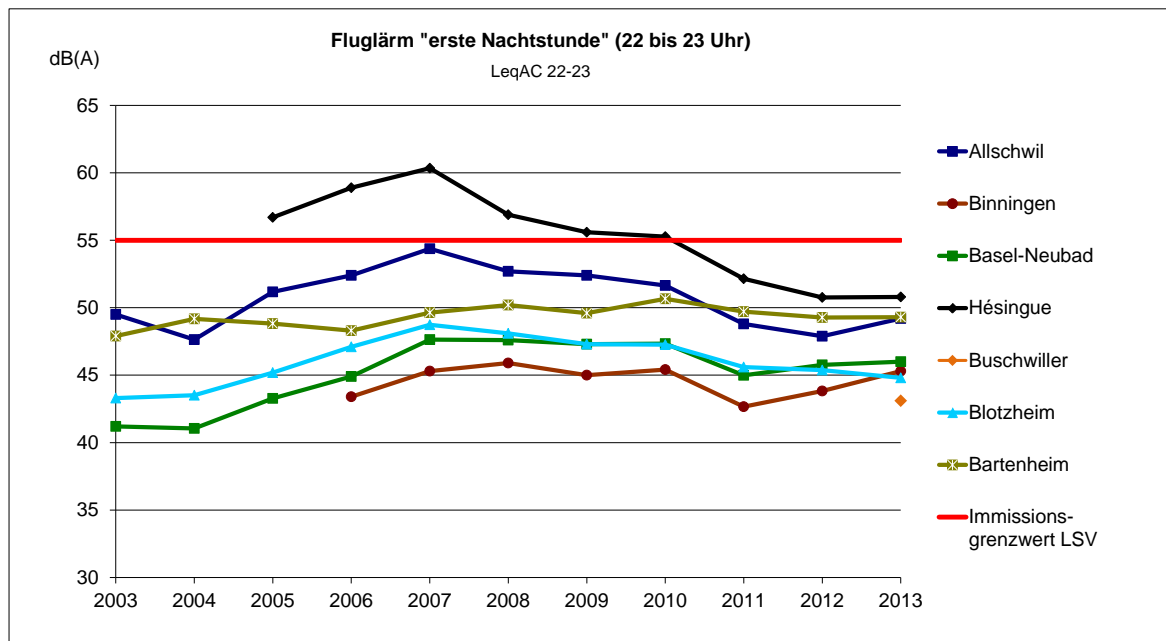


Abbildung 4

In der sog. *ersten Nachtstunde von 22-23 Uhr* haben die Lärmimmissionen rund um den Flughafen im Schnitt zugenommen. Alle Messwerte liegen jedoch weiterhin unter dem Immissionsgrenzwert. Die höhere Anzahl an Flugbewegungen zwischen 22 und 23 Uhr auch im Südsektor des Flughafens führt zu einem Anstieg der gemessenen Fluglärmwerte in Allschwil und Binningen, der über demjenigen an den anderen Stationen liegt. Die Werte in Allschwil und Binningen bleiben jedoch insgesamt auf tiefem Niveau.

Im Gegensatz dazu haben in der *zweiten Nachtstunde (23-24 Uhr)* trotz leichter Zunahme des Verkehrs (+4,8%) die Immissionen an allen Stationen bis auf Bartenheim abgenommen. Dies zeigt deutlich, dass nachts der Verkehr überwiegend im Norden stattfindet (rund 95% aller Bewegungen in dieser Zeitspanne). Der schweizerische Immissionsgrenzwert wäre in Bartenheim überschritten.

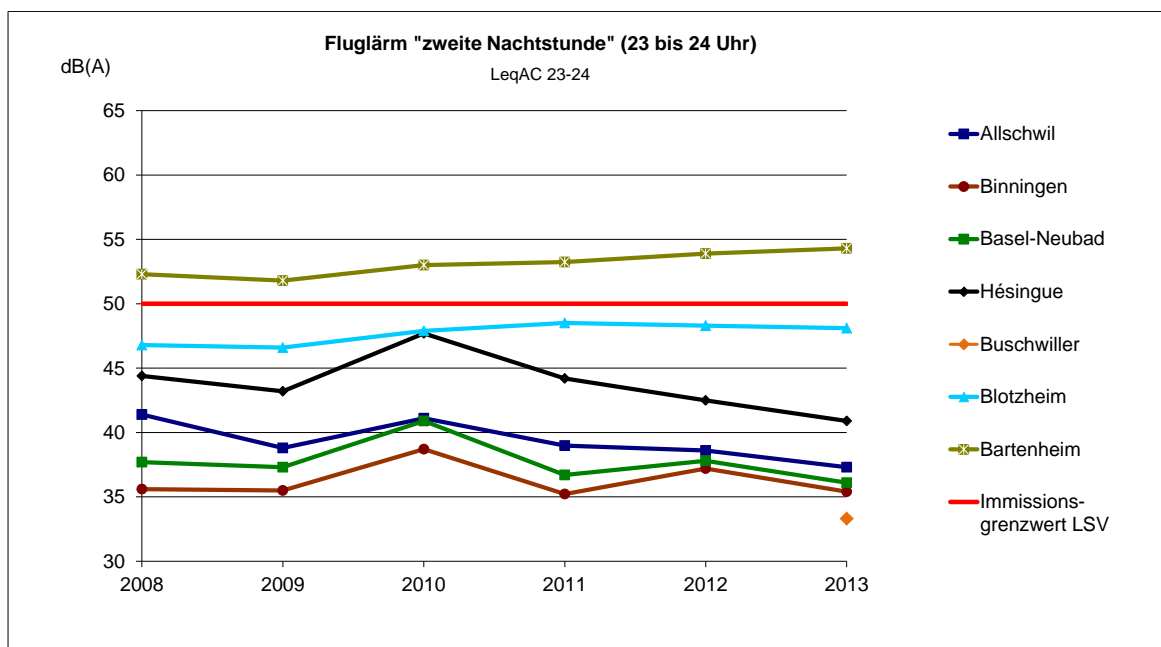


Abbildung 5

In der „*letzten*“ *Nachtstunde zwischen 5 und 6 Uhr* sind am EuroAirport grundsätzlich nur Landungen zugelassen. Diese sind in erster Linie früh ankommende Expressfrachtflüge. Auch in dieser Zeitspanne sind die Immissionswerte auf tiefem Niveau und es kommt mit Ausnahme von Bartenheim überall zu einer Abnahme gegenüber dem Vorjahr. Dies deckt sich mit der Abnahme der frühmorgendlichen Bewegungen im Schnitt um 12 Prozent. Der Verkehr in dieser Zeit findet wie in den anderen Nachtstunden hauptsächlich im Norden statt.

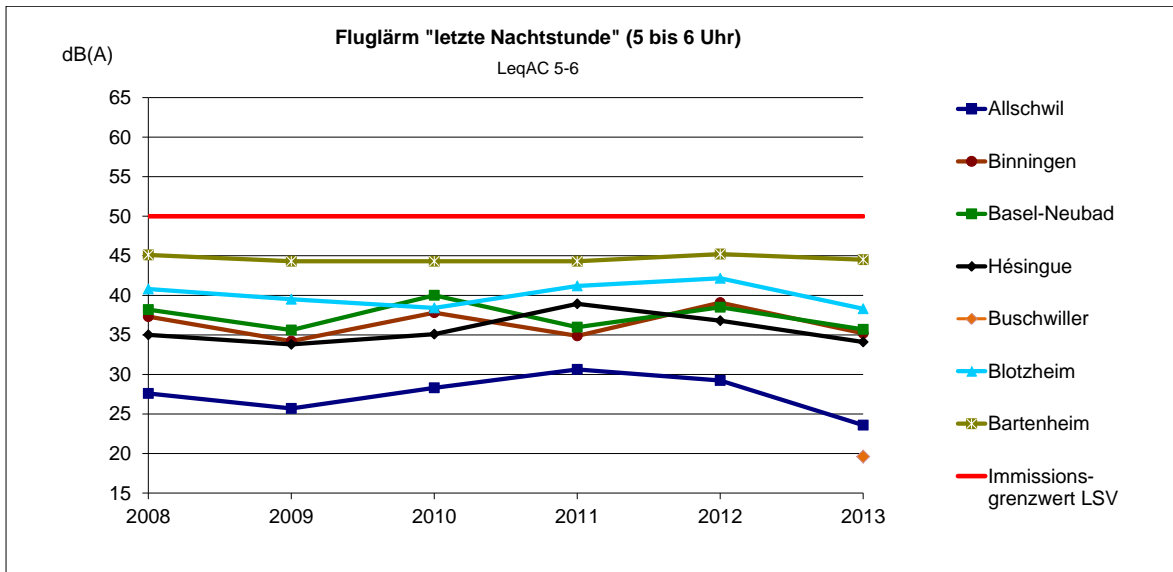


Abbildung 6

Der deutliche Unterschied in den Werten für Allschwil im Vergleich zu denen der Messstationen Binningen und Basel-Neubad erklärt sich dadurch, dass zwischen 5 und 6 Uhr morgens nur Landungen stattfinden und die in dieser Zeit erfolgenden Anflüge von Süden via ILS 33 primär in Binningen und Basel-Neubad registriert werden.

C) Spitzenlärmwerte

Maximalpegel (L_{max}) sind in der Lärmschutzverordnung zur Beurteilung der Lärmbelastung nicht vorgesehen. Sie haben aber für die Bevölkerung eine relativ hohe Bedeutung, insbesondere in der Nacht, wenn laute Einzelereignisse den Schlaf stören. Beachtung schenkt die Fluglärmkommission daher auch den lautesten Überflügen (L_{max} über 90 dB[A]) und den Spitzenwerten in der Nacht (22 bis 6 Uhr):

- Im Berichtsjahr wurden insgesamt sechs sehr laute Überflüge mit L_{max} über 90 dB(A) registriert, davon nur einer während der Nacht. Im Vorjahr waren es 5 laute Überflüge. Gemessen wurden die Werte für die Stationen Allschwil (4) und Hésingue (2). Ursächlich sind einzelne Flüge mit sehr grossen Frachtflugzeugen.
- In der Nacht (22 bis 6 Uhr) wurden 1'940 Überflüge mit einem L_{max} über 70 dB(A) registriert, was leicht über dem Vorjahreswert (1'786) liegt. Dies ist kongruent zur generellen leichten Zunahme der Flugbewegungen in der ersten Nachtstunde. Rund die Hälfte (818) und damit klar am meisten wurden wiederum in Bartenheim registriert; es folgen Hésingue 304, Allschwil 241, Blotzheim 224, Basel-Neubad 173 und Binningen 162. Für Buschwiller wurden seit der Inbetriebnahme der Messstation Anfang August 2013 18 Ereignisse festgestellt.

4. Prüfung der bestehenden Lärmschutzmassnahmen

Die Fluglärmkommission prüft die Einhaltung der am EuroAirport bestehenden Lärmschutzmassnahmen.

4.1 Verteilung der Bewegungen (Pistenregime)

Aus Sicherheitsgründen (vor allem wegen der vorherrschenden Windsituation) und zum Lärmschutz ist am EuroAirport ein Pistenregime in Kraft, bei dem Landungen grundsätzlich von Norden, Starts nach Süden stattfinden. Die geradlinigen Landeanflüge führen über den wenig besiedelten Norden (Hardwald). Beim Start ist Abdrehen schon früh möglich, so dass die dichtbesiedelten Gebiete im Süden umflogen werden.

Bei Nordwindlagen wird das Pistenregime gedreht. In den Randzeiten (Nachtstunden) wird der ganze Verkehr soweit möglich im Norden abgewickelt. Soweit die wesentlich kürzere Ost-West-Piste für den Start reicht, können Weststarts ausgeführt werden.

Mit diesem lärmoptimierten Pistenregime ergibt sich folgende Verteilung auf die vier Sektoren rund um den EAP:

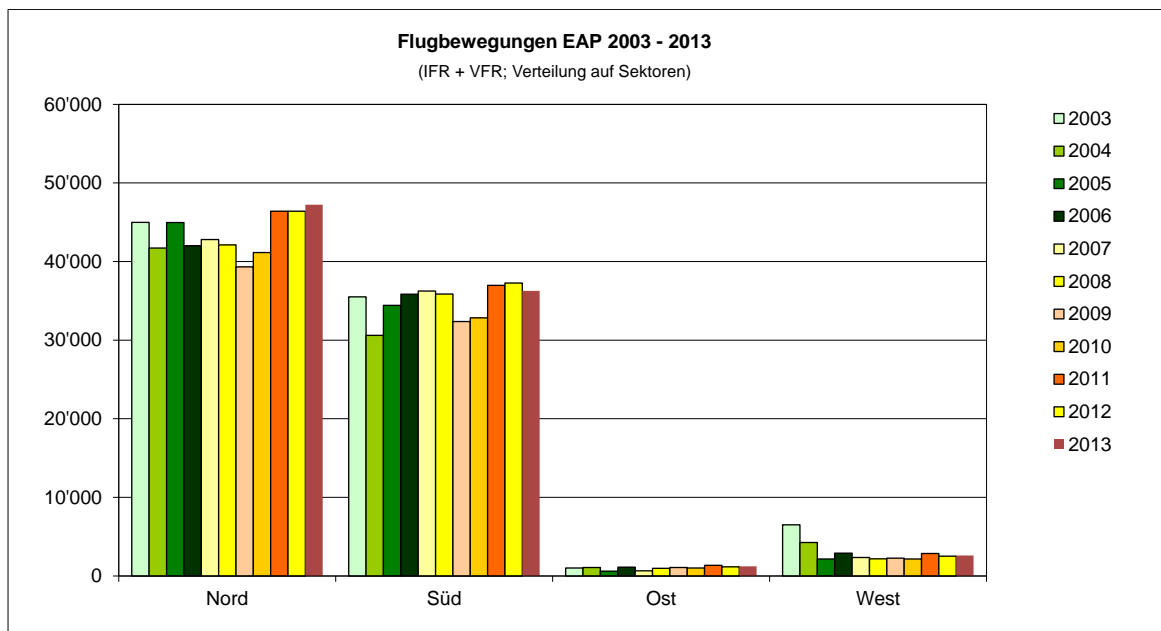


Abbildung 7

In den vergangenen zehn Jahren blieben die Anteile der vier Sektoren im Wesentlichen unverändert. Die Werte für 2013 entsprechen weitgehend denen des Jahres 2012. In der Detailbetrachtung ergibt sich eine leichte Abnahme des Verkehrsanteils im Süden, während die Zahl der Bewegungen in den anderen drei Sektoren etwas zunahm. Die Benutzungsquote der Ost-West-Piste verharrt weiter auf tiefem Niveau. Eine Veränderung ist – wie die Fluglärmkommission bereits in früheren Berichten festgestellt hat – unter den heutigen Randbedingungen (Kombination aus

Flottenmix, Flugzeugstartgewichte, Hindernissituation, betriebliche Sicherheitsanforderungen des kreuzenden Pistensystems) nicht möglich.

4.2 Ausnahmegewilligungen

Ausserhalb der regulären Betriebszeiten sind am EuroAirport Starts und Landungen grundsätzlich nur mit einer speziellen Bewilligung der Flughafendirektion oder der französischen Zivilluftfahrtbehörde möglich.⁴ Diese Bewilligungen sollen restriktiv und nur in begründeten Fällen erteilt werden.

Über die letzten neun Jahre ergibt sich die nachfolgend dargestellte Verteilung der Ausnahmegewilligungen auf die einzelnen Verkehrskategorien.

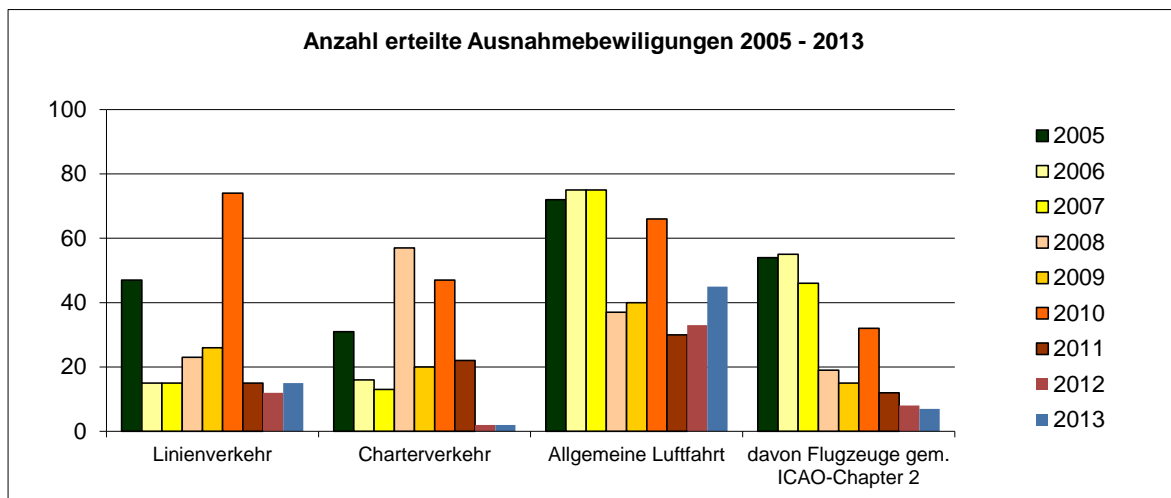


Abbildung 8

Erläuterungen

1. In die Kategorie „allgemeine Luftfahrt“ fallen Flüge, mit denen Flugzeuge zur Wartung oder zum Innenausbau zum EuroAirport hin- oder vom ihm weggebracht werden. Desweiteren zählen dazu Flüge aus besonderen Anlässen (z.B. Mannschaftsflüge bei internationalen Fussballspielen oder Geschäftsflüge während Grossmessen) sowie alle nicht-kommerziellen Flüge
2. Im letzten Block werden Ausnahmen für sog. Kapitel 2-Flugzeuge⁵ besonders erwähnt. Diese älteren Flugzeugtypen verkehren ausschliesslich zur Wartung oder zum Innenausbau am EuroAirport.

Die Zahl der 2013 erteilten Ausnahmegewilligungen ist um 14 höher als im Vorjahr (2013: 69, 2012: 55). Die Mehrzahl der erteilten Bewilligungen betraf Flüge in der Kategorie „Allgemeine Luftfahrt“, was mit einem höheren Aufkommen an Sonderflugbewegungen während der grossen Messen in Basel sowie Flügen im Rahmen von internationalen Fussballspielen erklärt werden kann. Im Linienflugverkehr werden Ausnahmegewilligungen v.a. für Flüge von am EuroAirport basierten Gesellschaften erteilt, die mit Verspätung kurz nach der Sperrzeit zum EuroAirport zurückkommen. 2013 wurden 15 entsprechende Bewilligungen erteilt (Vorjahr: 12). Da der

4 Am EuroAirport gelten unterschiedliche Betriebszeiten für Linien-, Charterverkehr und die allgemeine Luftfahrt. Zusätzliche Einschränkungen gelten für laute Flugzeuge und Trainingsflüge. Die Details sind im Umwelt-Bericht des Flughafens dargestellt.

5 Der Begriff „Kapitel 2-Flugzeuge“ referenziert auf den Anhang 2 zum Handbuch der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), in dem alle gemäss ICAO-Standard sehr lauten Flugzeugtypen kategorisiert sind. Diese sind heutzutage in der Regel im Linienverkehr nirgendwo mehr zugelassen.

Charterverkehr am EuroAirport für viele Destination durch Linienverkehrsangebote ersetzt worden ist und daher in den späten Randstunden kaum mehr eine Rolle spielt, ist der Bedarf für Ausnahmegewilligungen hier sehr gering (2).

4.3 Nachtflüge und Nordausrichtung

Als «Nachtflüge» werden Bewegungen zwischen 22 und 6 Uhr bezeichnet. Diese sollen nach Möglichkeit über die wenig besiedelten Gebiete im Norden des Flughafens abgewickelt werden.

A) Nachtflugbewegungen insgesamt

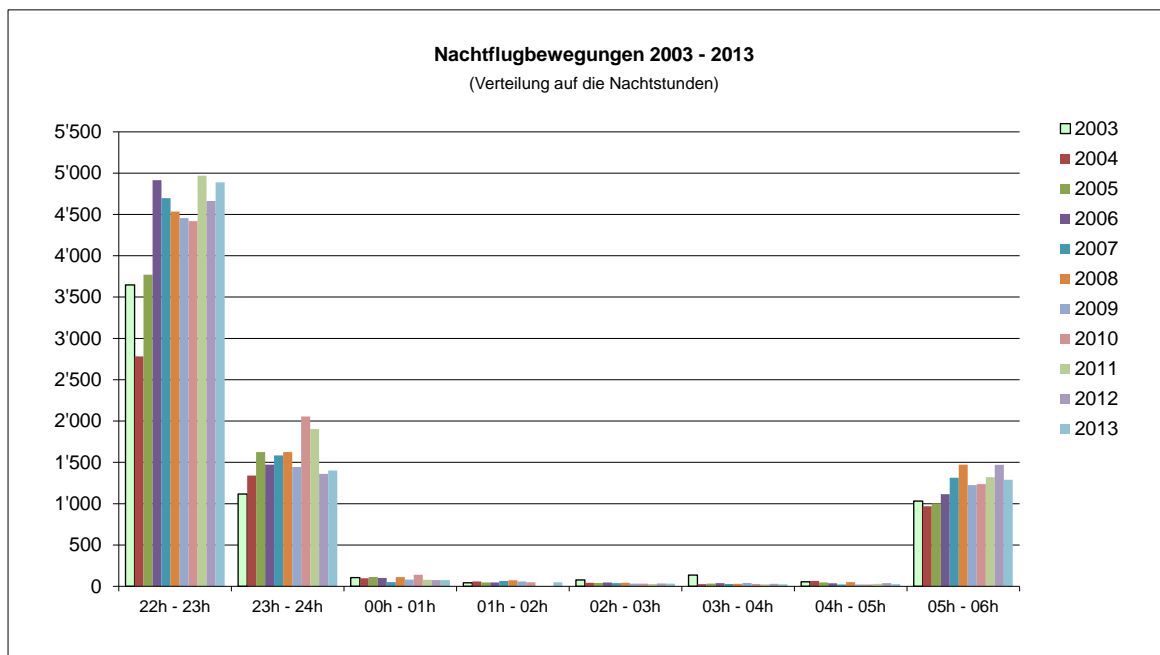


Abbildung 9

Die Nachtflugbewegungen haben im Jahr 2013 insgesamt um knapp 1% gegenüber dem Vorjahr zugenommen auf ein Total von 7'789 (Vorjahr: 7'717). Dabei ist festzustellen, dass die Zahl der Bewegungen in der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 23 und 24 Uhr mit 5% beziehungsweise 3% eher deutlich zulegte, während am frühen Morgen (bei tieferem Niveau) ein Rückgang von 12% zu verzeichnen ist. Dies widerspiegelt den Ausbau der am EuroAirport stationierten Flotte von easyJet mit einem grösseren Angebot und entsprechend mehr Flügen v.a. in der ersten Nachtstunde. Hingegen blieb das morgendliche Verkehrsaufkommen der Expressfrachtgesellschaften unter den Werten des Vorjahrs.

In der Kernsperrzeit zwischen 24 und 5 Uhr wurden total 209 Bewegungen gezählt. In dieser Zeit verkehren praktisch ausschliesslich Such- und Rettungsflüge der Schweizer Rettungsflugwacht (REGA) sowie vereinzelt Staatsmaschinen.

B) Verteilung der Nachtflugbewegungen Nord/Süd

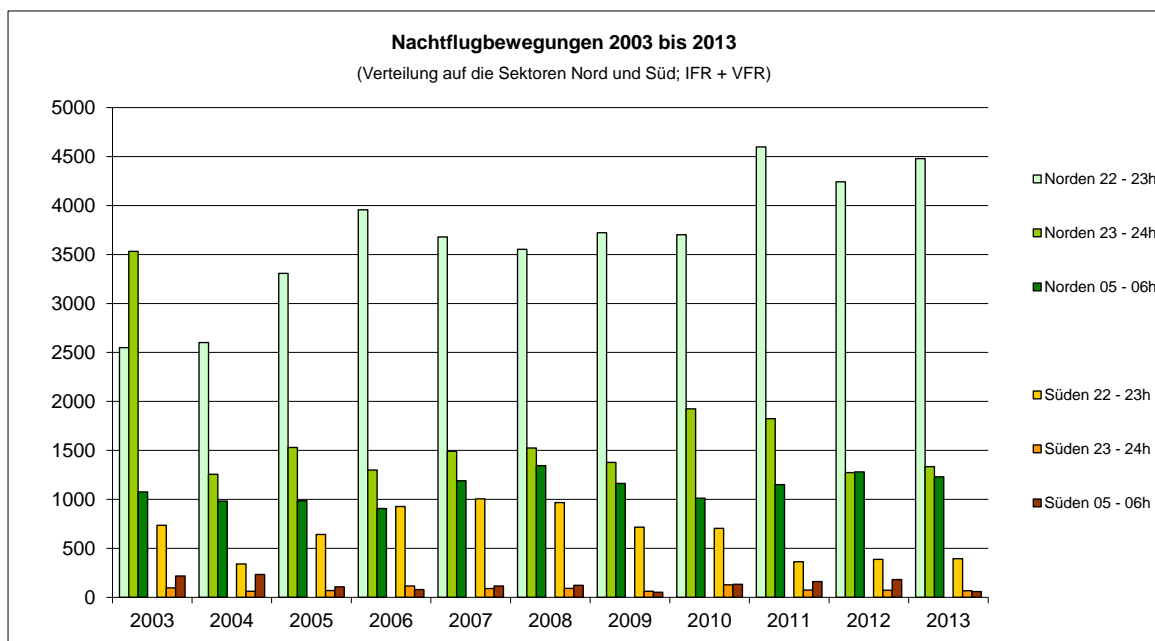


Abbildung 10

Seit 2003 ist die Nord-Süd-Verteilung der Nachtflugbewegungen entsprechend der präferierten Nordausrichtung in der Nacht im Wesentlichen konstant: Zwischen 84% und 93% der Nachtflugbewegungen finden im Norden statt. Im Berichtsjahr lag der Wert bei 93% von total 7'566 Nachtflugbewegungen⁶.

4.4 ILS 33

Die Benutzung des Instrumentenlandesystems für Anflüge auf die Piste 33 (ILS 33) ist in einem Abkommen zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs geregelt. Hauptziel dieses Abkommens ist die sichere Abwicklung der Landungen.⁷

Aus Lärmschutzgründen sollen die Flugzeuge hauptsächlich von Norden landen (Piste 15). Nur bei einer Rückenwindkomponente Nord von über 5 Knoten oder bei speziellen Wettersituationen (z.B. Gewitterzellen) dürfen Südlandungen, die über bevölkerungsreichere Gebiete erfolgen, stattfinden.

Die Entwicklung der ILS 33-Anflüge seit 2008 ist in den folgenden Abbildungen dargestellt. Dabei ist zu beachten, dass im Jahr 2011 das ILS 33 in den Monaten Mai und Juni aufgrund der stattfindenden Pistensanierung nicht genutzt werden konnte und in dieser Zeit Südanflüge im Sichtanflugverfahren erfolgten.

6 Unterschied zum Total aller Nachtflugbewegungen gemäss Abschnitt 4.3 A) entspricht Anzahl der Bewegungen auf der Ost-West-Piste.

7 Das Abkommen definiert zwei Schwellenwerte: liegt per Ende Jahr die Quote der ILS 33-Anflüge zwischen 8% und 10% analysieren die beiden Zivilluftfahrtbehörden die Entwicklung und legen einen entsprechenden Bericht vor. Liegt die Quote über 10% prüfen die beiden Behörden allfällige Massnahmen zur Reduktion der ILS 33-Nutzung.

A) ILS 33-Landungen total^ß

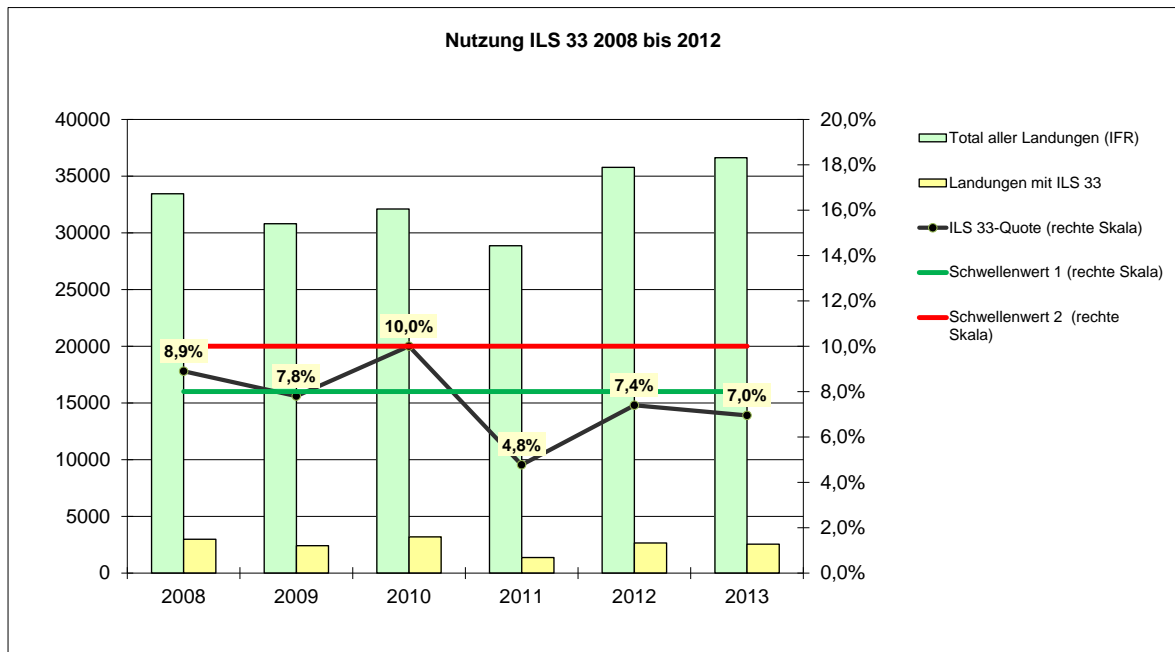


Abbildung 11

2013 betrug die ILS 33-Quote im Mittel über das ganze Jahr 7%. Dies entspricht 2'546 Landungen. Ursache für die Abnahme im Vergleich zum Vorjahr waren weniger Nordwindlagen in den Frühjahrsmonaten.

B) ILS 33-Landungen – Monatsganglinien

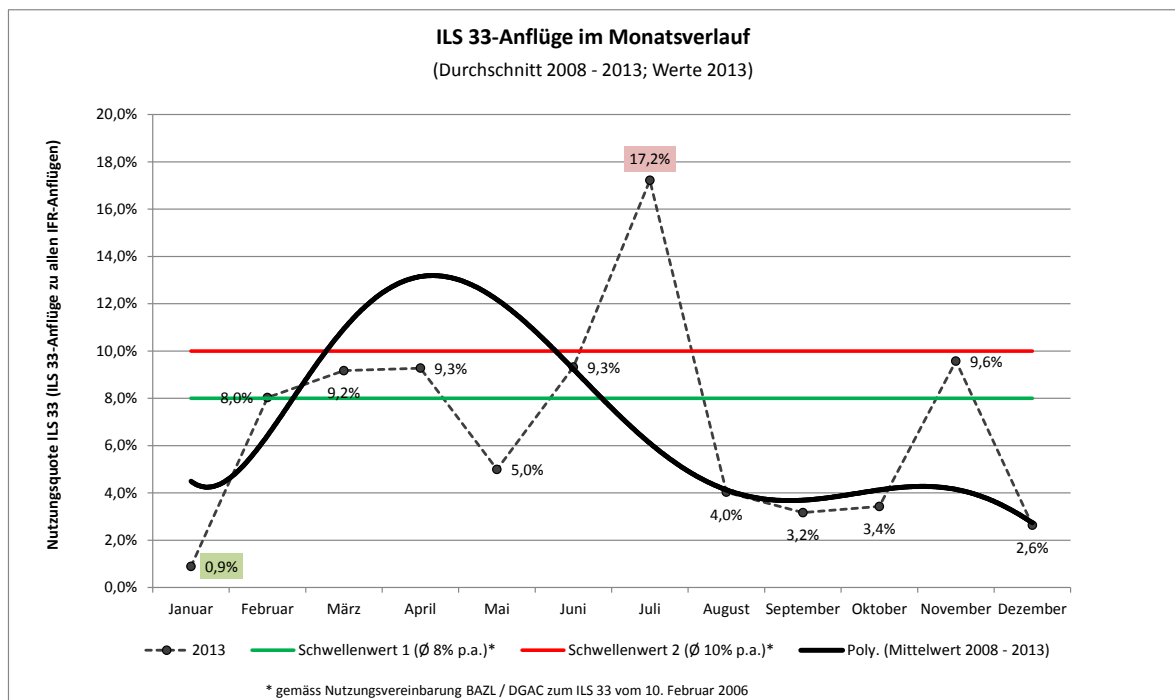


Abbildung 12

8 Unter Berücksichtigung der Sichtanflüge während der Zeit der Pistensanierung in den Monaten Mai und Juni ergibt sich eine gesamthafte Südlandequote 2011 von 6,2%.

Im Jahresverlauf lassen sich jeweils grosse Schwankungen bei den Monatsdurchschnitten feststellen. Dies widerspiegelt die vorherrschenden Windsituationen. So liegt der Anteil an Südlandungen in den Frühlings- und Frühsommermonaten mit häufigeren Bisenlagen und Nordwind regelmässig höher als im Spätsommer und Winter. Im Jahr 2013 variierten die Monatswerte zwischen 17,2% im Juli und 0,9% im Januar.

C) ILS 33-Landungen – Verteilung im Tagesverlauf

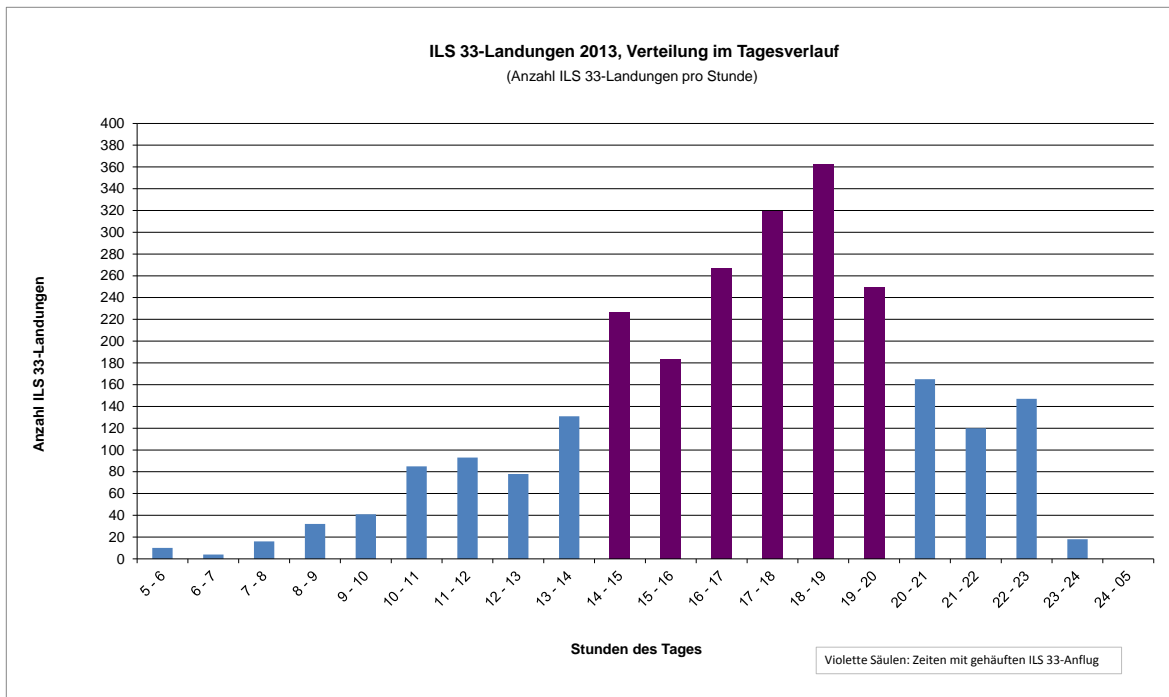


Abbildung 13

Die Verteilung ILS 33-Landungen auf die einzelnen Betriebsstunden zeigt wiederum eine klare Häufung am Nachmittag und am frühen Abend. Dies deckt sich mit dem meteorologischen Befund, dass mit der Abkühlung der Luft gegen Abend häufiger Windböen bzw. heftigere Winde auftreten als morgens oder in den Nachtzeiten.

D) Fazit

Wie in den Vorjahren liegen der Fluglärmkommission auch für das Jahr 2013 keine Anhaltspunkte vor, welche auf eine Verletzung der Bedingungen für die Benutzung des ILS 33-Anflugs hindeuten.

Infolge der tiefen Benutzung des ILS 33 ist keine vertiefte Analyse durch die Zivilluftfahrtbehörden erforderlich.

4.5 Direktstarts

Nach Süden startende Flugzeuge drehen in der Regel kurz nach dem Start nach Westen ab. Als Direktstarts werden Südstarts bezeichnet, welche die Westkurve nicht ausführen, sondern „direkt“ nach Süden fliegen.

Direktstarts unterliegen besonderen Restriktionen, die für den Lärmschutz der darunter liegenden, dicht besiedelten Gebiete erlassen wurden. Primär von Interesse ist die Beschränkung auf maximal 8 Jets pro Tag im Jahresdurchschnitt.

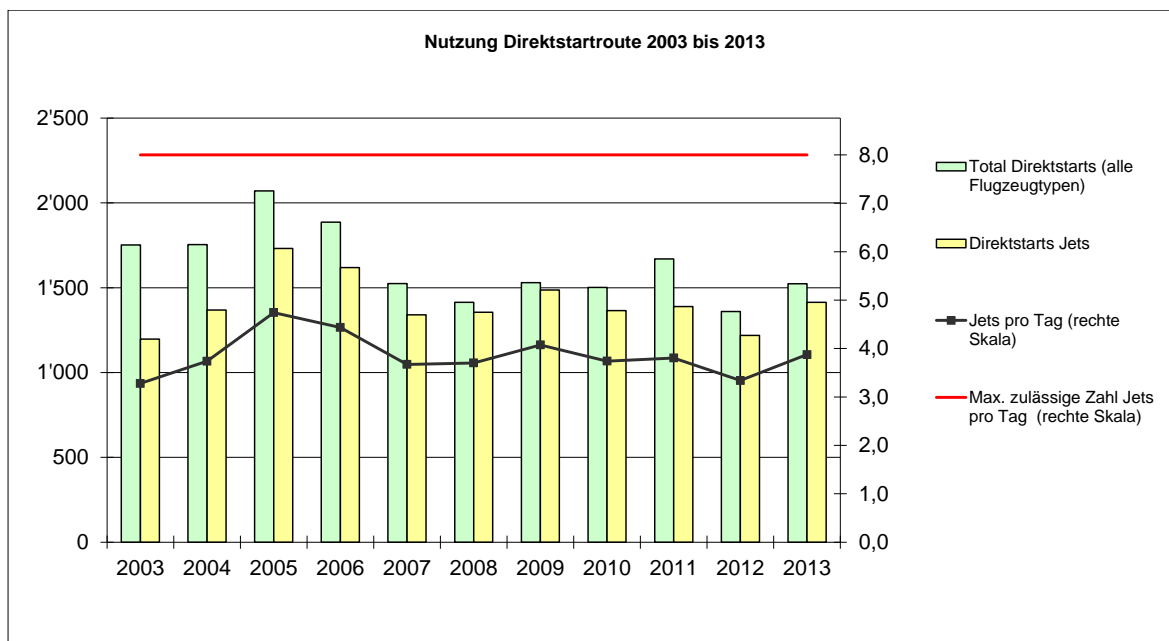


Abbildung 14

Seit der Ausmusterung der früher im Linienverkehr eingesetzten Turboprop-Maschinen der SWISS ist die Anzahl aller Direktstarts tief. Im Berichtsjahr fanden durchschnittlich pro Tag 3,9 Jet-Direktstarts (Vorjahr: 3,3) statt. Dieser Wert liegt deutlich unter der gemäss Direktstartvereinbarung zulässigen Zahl von 8 Jet-Starts pro Tag. Die Vorgaben für die Durchführung von Direktstarts (erlaubtes Zeitfenster zwischen 7 und 22 Uhr; zugelassene Flugzeugtypen) wurden eingehalten.

4.6 Bewertung

Es kann festgestellt werden, dass im Berichtsjahr die Lärmschutzbestimmungen des EuroAirport eingehalten wurden. Positiv ist die weiterhin kleine Anzahl an Ausnahmegenehmigungen und Bewegungen in der Kernsperrzeit (24 bis 5/6 Uhr). Ausserdem fanden zwischen 23 und 6 Uhr keine Landungen von im Flugplan nicht vorgesehenen Flügen statt. Dieses positive Ergebnis wurde bei einer gesamthaft gleichbleibenden Zahl an Flugbewegungen erreicht. Allerdings ergibt sich ein Anstieg der Bewegungen in den ersten beiden Nachtstunden. Die Fluglärms- und Bewegungsdaten für 2013 belegen weiterhin eine hohe Stabilität des Verkehrssystems am EuroAirport. Im gegebenen Rahmen gelingt es, den Verkehr möglichst umweltverträglich abzuwickeln.

5. Prüfung neuer Lärmschutzmassnahmen

Im Berichtsjahr hat die FLK keine neuen Massnahmen geprüft. Hingegen hat sie den Fortschritt bei der Einführung der vom Flughafen Ende 2010 beschlossenen Lärmschutzmassnahmen verfolgt.

Die schrittweise Anhebung der Gebühren für Starts und Landungen in den sensiblen Randzeiten wurde im Berichtsjahr abgeschlossen. Nachdem bereits in den Gebührentarifen des Flughafens für 2011 und 2012 entsprechende Erhöhungen vorgenommen wurden, erfolgte im Tarif 2013 die letzte Stufe der Erhöhung um nochmals 16,7% auf gesamthaft 50%.

Die Umsetzung verschärfter Betriebsrestriktionen für laute Flugzeuge mit der Erweiterung des bestehenden Start- und Landeverbots zwischen 22 und 6 Uhr und dem neuen Verbot an Sonn- und in der Schweiz und Frankreich gemeinsamen Feiertagen vor 9 Uhr und nach 22 Uhr wurde vom Flughafen ebenfalls abgeschlossen. Aufgrund der gemäss der EU-Richtlinie 2002/30/EG im Sinne eines ausgewogenen Ansatzes erforderlichen Anhörung der betroffenen Airlines und Bevölkerungsvertretungen sowie von Gemeinden, politischen Behörden und Wirtschaftskreisen hat der Flughafenverwaltungsrat die Lärmgrenzen für laute Flugzeugtypen sogar etwas strenger festgelegt als zunächst vorgesehen. Gestützt darauf wurde das Verfahren zur Aufnahme in das vom französischen Verkehrsminister erlassene Betriebsreglement für den EuroAirport (Arrêté ministériel) eingeleitet.

Auseinandergesetzt hat sich die FLK darüber hinaus mit der Modernisierung des Fluglärmmesssystems (CIEMAS) des Flughafens. Ziel sind eine optimierte Lärmerfassung mit erhöhter Aussagekraft der Messungen, Verbesserungen hinsichtlich technischer Ausrüstung und Standort der Messstationen sowie flexiblere Einsatzmöglichkeiten durch Beschaffung einer neuen mobilen Messstation. Die FLK unterstützt den Flughafen in diesen Bestrebungen. Diskutiert hat die FLK insbesondere den Vorschlag, die Station Basel-Neubad in Richtung Neuallschwil (Standort Sandweg) zu verschieben. Damit könnte dem Wunsch der Gemeinde Allschwil Rechnung getragen werden, über eine Messstation in Neuallschwil zu verfügen. Es wären zudem repräsentative Messungen sowohl für Startereignisse als auch für den ILS33-Endanflug möglich. Zur Beurteilung des Vorhabens hat die FLK den Flughafen gebeten, in Zusammenarbeit mit den kantonalen Lärmfachstellen eine vergleichende Messkampagne durchzuführen. Aufgrund der daraus gewonnenen Erkenntnisse gelangte die FLK zur Auffassung, dass die vom Flughafen vorgeschlagene Verschiebung fachlich korrekt und messtechnisch sinnvoll ist. Die Messergebnisse am Standort Sandweg wären in Bezug auf ILS 33-Anflüge und Direktstarts äquivalent zu denen am Standort Neubad, bildeten aber zusätzlich auch Ereignisse mit Startkurve nach Westen ab. Die FLK erkannte allerdings auch die politische Relevanz, wenn auf baselstädtischem Boden keine Messstation mehr betrieben würde. Sie kann deswegen nachvollziehen, dass seitens des Kantons Basel-Stadt gefordert wurde, den CIEMAS-Standort Neubad beizubehalten. Unter dieser neuen Bedingung und vor dem Hintergrund der politischen Diskussion im Kanton Ba-

sel-Landschaft erachtet es die FLK als sinnvoll zu prüfen, ob die zusätzliche Station in Allschwil nicht einen anderen Standort näher an dichter bewohntem Gebiet erhalten soll.

6. Besonderes

Im Berichtsjahr wurden der Ombudsstelle für Fluglärmklagen keine Meldungen zur Bearbeitung von Fluglärmreklamationen durch den EuroAirport gemacht. Daraus kann geschlossen werden, dass die Behandlung von Meldungen an den Flughafen korrekt erfolgt.

Die FLK stellt zudem fest, dass sich aus der Anzahl und der Herkunft der Fluglärmreklamationen keine signifikanten Aussagen zur effektiven Fluglärmbelastung ableiten lassen. Sie wird dieser Fragestellung aber vertieft nachgehen.

7. Gesamtwürdigung

Der Fluglärm blieb auch 2013 verglichen mit den Vorjahren im Wesentlichen gleich. Wetterbedingt kam es zu weniger Südlandungen als im Vorjahr.

Die FLK hat festgestellt, dass die politisch ausgehandelten Abmachungen zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend das Betriebssystem eingehalten sind und die Umsetzung der angekündigten Lärmschutzmassnahmen im Gang ist.

Die Bevölkerung ist in unterschiedlichem Mass von Fluglärm betroffen. Am stärksten ist sie es nahe beim Flughafen und unter den Lande- und Startrouten. Allerdings werden die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten. Dennoch fühlt sich ein Teil der Bevölkerung im Wohlbefinden gestört. Der grundsätzliche Konflikt zwischen dem berechtigten Wunsch nach Schutz vor Lärm und dem wirtschaftlichen Interesse an guten Flugverbindungen bleibt bestehen.

Von der Fluglärmkommission verabschiedet an der Sitzung vom 20. März 2014.

Basel, 21. März 2014



Peter Bachmann, Präsident der Fluglärmkommission