

# **Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat**

## **betreffend Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2021 und 2022**

2023/570

vom 16. Januar 2024

### **1. Ausgangslage**

Die Fluglärmkommission (FLK) ist eine beratende Kommission der Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft und basiert auf der «Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen», SGS [486.31](#). Gemäss der Vereinbarung ist die FLK verpflichtet, den beiden Regierungen jährlich über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung Bericht zu erstatten. Aufgrund des Umstands, dass das Jahr 2021 immer noch von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie geprägt war und sich eine Normalisierung im Luftverkehr erst ab dem Frühjahr 2022 ergab, werden die Berichte für die Jahre 2021 und 2022 der FLK dem Landrat gemeinsam zur Kenntnis gebracht.

Aufgrund der viel geringeren Verkehrsmenge wies das Jahr 2021 unterdurchschnittliche Fluglärmwerte aus. Hingegen wurde 2022 in der Nacht das Fluglärmniveau von 2019 beinahe wieder erreicht, obwohl das Gesamtverkehrsaufkommen tiefer lag.

Der Regierungsrat zeigte sich in der Vorlage an den Landrat unzufrieden mit der Umsetzung des Nachtstartverbots nach französischem Recht, respektive mit der entsprechenden Definition des Startzeitpunkts. Letzterer führt dazu, dass Überflüge und Lärmemissionen anstatt bis 23.00 Uhr nach wie vor bis ca. 23:15 Uhr erfolgen. Ebenso teilt der Regierungsrat die Kritik der FLK betreffend Südlandungen. Deren Quote lag während der Coronakrise und auch in den Folgejahren über den festgelegten Schwellwerten. Im Rahmen der Erarbeitung des Lärmvorsorgeplans soll neben den bereits erwähnten Punkten auch auf die Einführung der begrenzenden Lärmkurve hingewirkt werden.

Der Regierungsrat empfiehlt dem Landrat, den Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2021 und 2022 zur Kenntnis zu nehmen.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

### **2. Kommissionsberatung**

#### **2.1. Organisatorisches**

Die Vorlage wurde an der Kommissionssitzung vom 18. Dezember 2023 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber und Nico Buschauer, stv. Generalsekretär der BUD, beraten. Tobias Lüscher (Controlling / Beteiligungen, VGD) und Mario Gabriel (Lärmschutzstelle ARP, BUD) stellten der Kommission das Geschäft vor.

#### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### 2.3. Detailberatung

Die Bemühungen der Verantwortlichen, insbesondere der basellandschaftlichen Vertreter und Vertreterinnen im Verwaltungsrat und der Fluglärmkommission, wurden in etlichen Voten anerkannt. Einzelne Kommissionsmitglieder äusserten allerdings Kritik am Gebaren des EuroAirports selbst, der keine Zugeständnisse mache.

Im Rahmen der Vorstellung des Berichts betonte die Verwaltung die erfolgreiche Einführung des Startverbots nach 23 Uhr. Da die Regulierung nach französischem Recht erfolge, das den Zurückstoss vom Gate als relevanten Zeitpunkt behandelt, komme es allerdings nach wie vor zu regelmässigen Starts und entsprechenden Lärmbelastungen in den ersten 15 Minuten nach 23 Uhr. Während eine Änderung der rechtlichen Bestimmung gemäss den französischen Behörden keine gangbare Lösung darstelle, informierte die Verwaltung über den derzeit angestrebten alternativen Ansatz, mit dem der Problematik mit einer Verschiebung der Starts auf vor 22:45 Uhr entgegen gewirkt werden soll.

Das Startverbot nach 23 Uhr hat zudem zur Folge, dass es zu einer Vorverschiebung der betroffenen Flüge und somit einer Massierung der Anzahl Flugbewegungen in der ersten Nachtstunde (22-23 Uhr) kommt. Gemäss Verwaltung seien der EuroAirport und die französischen Behörden – insbesondere im Rahmen des anstehenden Lärmvorsorgeplans 2024-2028 – gewillt, Massnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation in der ersten Nachtstunde zu prüfen.

Bei den Südlandequoten sind hingegen – trotz Überschreitungen in beiden Berichtsjahren – in absehbarer Zeit keine Verbesserungen zu erwarten. Auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds, weshalb in den Herbstmonaten Südlandungen ausgesetzt werden können, erwähnte die Verwaltung die im Jahresverlauf typischen Zyklen mit tieferen Südlandequoten in den Herbst- und Wintermonaten. Im Gegensatz zu den Anliegen im Zusammenhang mit der Lärmbelastung in den Nachtstunden sehe die französische Seite bezüglich einer Reduktion der Südlandungen keinen Handlungsspielraum. Die 5-Knotenregelung sei im europäischen und französischen Recht fixiert und die Windverhältnisse, die eine Südlandung auslösen, haben sich nachhaltig verändert, erklärte die Verwaltung. So werden die Forderungen betreffend Südlandungen voraussichtlich auch keine Berücksichtigung im neuen Lärmvorsorgeplan finden, an dessen Ausarbeitung sich die basellandschaftlichen Vertreter erstmals beteiligen durften. Die dazugehörige öffentliche Vernehmlassung soll in den nächsten Wochen eröffnet werden und die Verwaltung begrüsst das Interesse der Kommissionsmitglieder an einer individuellen Teilnahme.

Die Direktion und auch die Kommission betonten mehrmals den beschränkten Einfluss des Kanton Basel-Landschaft. Neben den französischen und europäischen Akteuren sowie den jeweiligen gesetzlichen Normen kommt auf Schweizer Seite das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) als weiterer, übergeordneter Akteur hinzu. Zudem stellt der Kanton nur zwei von 16 Verwaltungsratsmitgliedern. Deren hohe Fachkompetenz verleihe dem Kanton zwar zusätzliches Gewicht, wie die Direktion betonte. Allerdings seien die Möglichkeiten angesichts des Stimmenverhältnisses begrenzt.

Mehrere Kommissionsmitglieder zeigten sich ernüchert darüber, dass das Nachtflugverbot regelmässig verletzt wird. Der EuroAirport nehme in dieser Hinsicht seine Verantwortung nicht wahr und auch der Kanton komme seiner Pflicht nicht nach, die Bevölkerung vor der Fluglärmbelastung zu schützen. Ein Kommissionsmitglied wies auf die Möglichkeit hin, mittels preislichen Interventionen Nachtflugverletzungen zu verhindern. Die Verwaltung führte aus, dass der EuroAirport diesbezüglich bereits aktiv geworden sei und mittlerweile unter allen französischen Flughäfen die mutmasslich höchsten Gebühren für Flugbewegungen nach 22 Uhr verlange.

Die zu ergreifenden Massnahmen bei der Überschreitung von Grenzwerten sorgten für zahlreiche Voten. Die Verwaltung erklärte, dass die tieferen Immissionsgrenzwerte von den höheren Alarmwerten zu unterscheiden sind. Erstere wurden auf Schweizer Gebiet erstmals im Jahr 2019 überschritten. In den Jahren 2020 und 2021 gab es keine Überschreitung. Die Analyse für das Jahr

2022 steht noch aus. Massnahmen werden erst ergriffen, wenn die Immissionswerte drei Jahre in Folge überschritten werden. Bei den Alarmwerten verhält es sich anders. Hier sind bei der ersten Überschreitung sofort Massnahmen fällig. Allerdings sind die Werte so hoch angesetzt, dass sie nie erreicht werden. Sowohl die Voraussetzungen im Zusammenhang mit Verletzungen der Immissionsgrenzwerte als auch der Alarmwerte waren bis anhin somit nie erfüllt. Die Verwaltung konnte keine Angaben darüber machen, welche Massnahmen ergriffen würden. Die normative Auslegung aufgrund der Binationalität erfolge erst, wenn ein konkreter Fall vorliegt. Die Verantwortung läge hier bei der Schweizer Aufsichtsbehörde, dem BAZL. Ein Kommissionsmitglied machte in diesem Zusammenhang deutlich, dass es sich bei den genannten, möglichen Massnahmen wie dem Verbauen von Schallschutzfenstern oder finanziellen Entschädigungen um Ersatzmassnahmen handelt. Erwünscht seien aber nicht Schutzmassnahmen am Objekt, sondern eine Reduktion der Lärmbelastung an der Quelle. Die Direktion bestätigte, dass die Behandlung des Lärms an der Quelle selbstverständlich Priorität geniesse und die basellandschaftlichen Vertreter diese Position auch in den relevanten Gremien klar vertreten.

Ein weiteres von der Kommission vorgebrachtes Thema waren Anpassungen am Auftrag der Fluglärmkommission. Die Verwaltung erklärte, dass hier in absehbarer Zeit eine klarere Bestimmung der Aufgaben und Kompetenzen erfolgen soll. Aufgrund eines Ressourcenengpasses beim Kanton Basel-Stadt seien diese Arbeiten auf das Jahr 2024 verschoben worden.

Die Vertreter und Vertreterinnen sämtlicher Fraktionen plädierten für die Kenntnisnahme des Berichts. Uneinig waren sich die Mitglieder hinsichtlich der Notwendigkeit einer Eintretensdebatte. Eine grosse Mehrheit sprach sich für das Abhalten einer solchen aus. Die daraus resultierende öffentliche Aufmerksamkeit sowie die Signalwirkung an die betroffene Bevölkerung seien wichtig. Einzelne Mitglieder vertraten hingegen die Ansicht, dass angesichts des geringen Einflusses des Kanton Basel-Landschaft eine Eintretensdebatte nicht vonnöten sei. Die Gegenstimme bei der Schlussabstimmung zur Kenntnisnahme ist entsprechend dem Umstand geschuldet, dass bei der Abstimmung zur Eintretensdebatte keine Einstimmigkeit erzielt wurde (8:2 Stimmen für eine Eintretensdebatte, keine Enthaltung).

### **3. Antrag an den Landrat**

Die Umweltschutz- und Energiekommission beantragt dem Landrat mit 9:1 Stimmen ohne Enthaltung, den Fluglärmbericht zur Kenntnis zu nehmen.

16.01.2024 / fo

**Umweltschutz- und Energiekommission**

Thomas Noack, Präsident