

Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat

betreffend Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2019 und 2020

2022/38

vom 27. April 2022

Das Wichtigste in Kürze	
Inhalt der Vorlage	<p>Die Fluglärmkommission (FLK) basiert als beratendes Organ der Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft 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 zu berichten. Dem Landrat wie auch dem Grossen Rat im Kanton Basel-Stadt wird der jährliche Bericht zur Kenntnisnahme unterbreitet. Die FLK hat u. a. wegen personeller Engpässe infolge der Coronakrise entschieden, den Bericht über das Jahr 2019 mit demjenigen über das Jahr 2020 zu verbinden.</p> <p>Der Zweijahresbericht spiegelt zwei Extreme. Wurde im Jahr 2019 mit knapp 9,1 Mio. Passagieren ein Höchststand im Fluggastaufkommen erreicht, verkehrten im Jahr 2020 als Folge der Covid-19-Pandemie nur noch rund 2,6 Mio. Fluggäste über den EuroAirport. Dementsprechend gab es im Jahr 2020 erheblich weniger Flugbewegungen als im Jahr davor, und die gemessenen Fluglärmwerte waren sehr viel tiefer als im Jahr 2019, als vor allem in den Nachtstunden die Fluglärmbelastung erheblich war. Die Südlandequote entwickelte sich in den Berichtsjahren rückläufig. Die Zunahme der Bewegungszahlen in den Nachtstunden war grösser als am Tag, was entsprechend erhöhte Fluglärmwerte in der Zeit zwischen 22 und 24 Uhr zur Folge hatte. Wie schon in den vergangenen Jahren festgestellt, bleibt es aus Sicht der beiden Regierungen nötig, den Fluglärmschutz insbesondere in den sensiblen Nachtstunden konsequent weiter zu verstärken, wie auch die FLK feststellt.</p> <p>Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, den Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2019 und 2020 zur Kenntnis zu nehmen.</p>
Beratung Kommission	<p>Die Vorlage war in der Kommission unbestritten. Hauptthema der Diskussion waren die Lärmwerte in den sensiblen Nachtstunden. Die Kommission erwartet, dass der entsprechende Druck zur Fluglärmreduktion weiterhin aufrechterhalten wird. Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung verwiesen.</p>
Antrag an den Landrat	<p>Die Kommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen, den Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2019 und 2020 zur Kenntnis zu nehmen. Zum Landratsbeschluss gemäss Kommission.</p>

1. Ausgangslage

Die Fluglärmkommission (FLK) ist ein beratendes Organ 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 zu berichten. Sowohl dem Landrat als auch dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt wird der Bericht zur Kenntnisnahme unterbreitet. Infolge der Coronakrise und aufgrund personeller Engpässe konnte der Bericht über das Jahr 2019 im Folgejahr nicht mit validen Fluglärmwerten verabschiedet werden. Aus diesem Grund hat die FLK entschieden, den Bericht über das Jahr 2019 mit jenem des Jahres 2020 zu verbinden. Der vorliegende Zweijahresbericht ist als selbstständiges Dokument verfasst, welches ergänzend zum [Umweltbulletin](#) des EuroAirport (EAP) zu lesen ist. Das Umweltbulletin ist neu aufgesetzt und seit dem Jahr 2021 in rein elektronischer Form verfügbar. Zudem lassen sich im [Webreporting](#) des EuroAirport Daten und Statistiken zum Fluglärm und Flugverkehr abrufen.

Der Regierungsrat stellt fest, dass der FLK-Bericht für die Jahre 2019 und 2020 zwei Extreme spiegelt. Wurde im Jahr 2019 mit knapp 9,1 Mio. Passagieren ein Höchststand im Fluggastaufkommen erreicht, waren es im Jahr 2020 als Folge des Verkehrseinbruchs wegen der Covid-19-Pandemie nur noch rund 2,6 Mio. Fluggäste, die über den EuroAirport reisten. Dementsprechend gab es im Jahr 2020 erheblich weniger Flugbewegungen als im Jahr davor, und die gemessenen Fluglärmwerte lagen sehr viel tiefer als im Jahr 2019, als vor allem in den Nachtstunden eine deutliche Fluglärmbelastung verzeichnet werden konnte. Wie schon in den vergangenen Jahren festgestellt, bleibt es nötig, den Fluglärmschutz insbesondere in den sensiblen Nachtstunden konsequent weiter zu verstärken.

Die beiden Regierungen begrünnen die Einführung neuer Betriebsregeln in den Nachtstunden, die u. a. zum Ziel haben, geplante Starts für gewerbliche Flüge zwischen 23 und 24 Uhr zu verbieten. Daneben werden die Lärmanforderungen an die Flugzeuge in den Nachtstunden verschärft. Die Umsetzung erfolgt Anfang 2022. Damit gehen die Regierungen einig mit der FLK, welche mit Blick auf die langfristige Entwicklung der Fluglärmsituation in der Nacht weitere Schritte für notwendig erachtet. Im Fokus steht insbesondere die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr. In diesem Zeitraum wurden 2019 in den pistennahen Gebieten südlich des Flughafens die Grenzwerte erreicht bzw. überschritten. Zudem wird die mit dem Flächennavigationsverfahren (RNAV-Verfahren) erreichte Verringerung der Flugwegstreuung begrüsst. Jedoch wird erwartet, dass die Abflugprozeduren im Jahr 2022 vollständig angepasst und so die zusätzlich entstandenen Lärmbelastungen beseitigt werden. In Bezug auf eine Reduktion der Anflüge aus Süden (Piste 33), welche nur erlaubt sind, wenn eine durchschnittliche Rückenwindkomponente von mehr als 5 Knoten vorherrscht, müssen die Regierungen zur Kenntnis nehmen, dass die nun europäisch festgelegte maximale Rückenwindkomponente von 5 Knoten den Handlungsspielraum für Anpassungen der Nutzungsvereinbarung zum ILS 33 erheblich einschränkt. Die Regierungen fordern nachdrücklich, dass von Seiten des BAZL alle Möglichkeiten ausgelotet werden, um zu erreichen, dass die festgelegten Schwellenwerte (8 % / 10 %) für die Südlandungen eingehalten werden. Das neue Instrument der Begrenzenden Lärmkurve ist für die beiden Regierungen eine weitere zentrale Massnahme, um die lärmtechnischen Rahmenbedingungen für alle Anspruchsgruppen transparent zu machen und klar zu regeln.

Des Weiteren sehen die beiden Regierungen vor, die Vereinbarung über die Fluglärmkommission BS und BL vom 29./22. Mai 2001 im laufenden Jahr anzupassen, um die Rolle der FLK als beratende Kommission der beiden Regierungen zu verdeutlichen. Klargestellt werden soll, dass es Aufgabe der FLK ist, die Situation bezüglich Fluglärm am EAP zu verfolgen und für die beiden Regierungsräte faktische Grundlagen wie auch fachliche Einschätzungen zu liefern, damit diese die Fluglärmsituation auf politischer Ebene beurteilen und bewerten können.

Der Regierungsrat empfiehlt dem Landrat, den Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2019 und 2020 zur Kenntnis zu nehmen.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Umweltschutz- und Energiekommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 14. und 28. März 2022 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD beraten. Zur Erteilung von Auskünften standen Tobias Lüscher, Controlling Beteiligungen VGD, und Peter Inäbnit, Fachplaner Lärmschutz ARP BUD, bereit.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission anerkannte und verdankte die von den Verantwortlichen unternommenen Anstrengungen zur Begrenzung des Fluglärms und stellte gleichzeitig fest, dass der Druck zur Bekämpfung der Lärmimmissionen weiterhin aufrecht erhalten bleiben sollte. Dabei sei der Fokus insbesondere auf die Nachtstunden zu legen.

Dem Fluglärmbericht kann entnommen werden, dass nach dem Lärmrekordjahr 2019 der Fluglärm pandemiebedingt im Jahr 2020 etwas zurückgegangen ist. Die Kommission stellte fest, dass jedoch die Werte zwischen 22 und 23 Uhr immer noch relativ hoch seien und trotz allem immer noch viel geflogen werde. Die Verwaltung erklärte, dass dies möglicherweise auf vereinzelte Expressfrachtflugzeuge zurückzuführen sei, die zu später Stunde verkehrten. Gerade solche Ausnahmereignisse werden speziell als störend empfunden. Bei tiefem Grenzwert macht ein einzelnes lautes Flugzeug in Bezug auf die Gesamtlärmbelastung innerhalb einer Stunde viel aus. Dies liesse eine Beschränkung der lautesten Flugzeuge umso wichtiger erscheinen, bemerkte ein Kommissionsmitglied. Die Verwaltung entgegnete, eine weitere Einschränkung sei bereits erfolgt und die eingeführten strengeren Zulassungsgrenzwerte hätten sich bereits ausgewirkt. Die Lärmwerte der Flugzeuge würden mit den Messstationen der Flughäfen auf ihre Plausibilität überprüft. Deutlichen Abweichungen wird nachgegangen. Jedoch wurde von Verwaltungsseite auch bestätigt, dass es 2020 mehr laute Frachtflüge gegeben habe.

Besonders laute Frachtflugzeuge in den Nachtstunden (22–6 Uhr) gäben immer wieder – auch im Landrat – zu Diskussionen Anlass, stellte ein Kommissionsmitglied fest. Auf die Frage nach dem entsprechenden Potenzial an Lärmverringerung bei den neuen Maschinen führte die Verwaltung aus, dass stetig an verschiedenen Faktoren geschraubt werde. Eine Reduktion von 3 Dezibel (dB) bedeute quasi eine Halbierung der Lärmmenge. Da die Flugzeuge jedoch über viele Jahre eingesetzt werden, sei davon auszugehen, dass es 10 bis 30 Jahre dauern werde, bis sich eine Auswirkung zeige. In dieser Zeit würde aber immer weiter optimiert. Gerade bei sehr alten Frachtflugzeugen sei durchaus insgesamt eine Lärmreduktion von 10 dB möglich. Zudem liesse sich über die Gebühren des EAP steuern, was bereits heute praktiziert werde. Beispielsweise sei festzustellen, dass gerade die Low-cost Airlines tendenziell die neusten Flieger einsetzen, da sie aufgrund der Kunden-Preissensitivität bei diesen Maschinen bessere Angebote machen können.

Positiv gewertet wurde in der Kommission, dass der Regierungsrat eine Verschärfung des Auftrags an die Fluglärmkommission vorsieht. Die Frage, ob die vom Fluglärm geplagten Gemeinden im Nordwesten des Baselbiets auch in Zukunft auf eine Unterstützung zählen dürfen, wurde von der Verwaltung bejaht. Der Kanton Basel-Landschaft nehme seinen diesbezüglichen Handlungsspielraum im Rahmen der Eigentümerstrategie mit seinen Delegierten im EAP-Verwaltungsrat wahr. Weiter wurde auf das per 1. Februar 2022 eingeführte Startverbot nach 23 Uhr als Erfolg der bisherigen Bemühungen hingewiesen. Allerdings erhöhe sich damit der Druck auf die erste Nachtstunde zwischen 22 und 23 Uhr, wenn Flüge in diese Zeit verlagert werden. Daher werde man in Zukunft vermehrt den Fokus auf die erste Nachtstunde legen müssen.

In Bezug auf die weitere Fluglärmentwicklung wurde erklärt, dass sich der Privatreiseverkehr schneller wieder normalisieren werde als der Businessverkehr. Ob Letzterer wieder in dem Masse zunehmen werde wie vor der Pandemie, sei fraglich – dies aufgrund der in den Pandemie Jahren geschaffenen neuen Möglichkeit von Videokonferenzen.

Die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in Allschwil habe keine Auswirkungen auf die dortigen Planungen, erwiderte die Verwaltung auf eine entsprechende Frage aus der Kommission. Die Planungsgebiete im Bachgraben seien gewerbliche Zonen mit der weniger strengen Empfindlichkeitsstufe 3 – und überschritten wurde der Grenzwert der Empfindlichkeitsstufe 2.

Dass trotz der im Jahr 2020 festgestellten Reduktion an Frachtflügen mehr Fracht transportiert wurde, sei damit zu erklären, führte die Verwaltung weiter aus, dass pandemiebedingt neben den Vollfrachtfliegern auch Passagierflugzeuge für Frachttransporte umgenutzt wurden.

Ein Kommissionsmitglied erklärte sich nicht zufrieden damit, dass in dem vorliegenden Fluglärmbericht zwei Jahre zusammengefasst wurden und verlangte, dass in Zukunft jährlich Bericht erstattet werde. Nur so sei gewährleistet, dass schnell reagiert werden kann, wenn etwas falsch läuft.

Ein anderes Kommissionsmitglied kritisierte in Bezug auf das Flächennavigationsverfahren (RNAV-Verfahren), dass die effektiven Flugwege in gewissen Bereichen noch nicht in der vorgesehenen Lage, sondern immer noch zu weit im Süden seien, was dort – über schweizerischem Gebiet – zu höherer Lärmbelastung führe. Der nötige Druck auf entsprechende Korrekturen müsse aufrechterhalten werden, damit die letzten Optimierungen wie vorgesehen noch im laufenden Jahr abgeschlossen werden können. Es soll konsequent so geflogen werden, wie es einmal vorgesehen war.

In Bezug auf die «Begrenzende Lärmkurve» (früher «Umhüllende Lärmkurve») wurde von Seiten Verwaltung erklärt, dass noch starke Lobbyarbeit nötig sei, um das Instrument starten zu können. Dieses angedachte Instrument sei eine weitere zentrale Massnahme, um die lärmtechnischen Rahmenbedingungen für alle Anspruchsgruppen transparent zu machen und klar zu regeln. Die diesbezüglichen Arbeiten stehen jedoch noch ganz am Anfang und seien aufgrund der Komplexität auf mehrere Jahre ausgelegt.

Insgesamt bestärkte die Verwaltung ihre Absicht, sich weiterhin bei den entsprechenden Gremien für eine Fluglärmreduktion einzusetzen, dies insbesondere in den Nachtstunden. Mit dem neuen Instrument der «Begrenzenden Lärmkurve» soll die Lärmentwicklung langfristig stabil und kalkulierbar gemacht werden.

In Bezug auf die 5-Knotenregelung wird auf den Bericht zur Vorlage [2022/106](#) hingewiesen (Sammelvorlage betreffend zwei Vorstösse zum Thema «Südlandungen am Euroairport»: Bericht zum Postulat 2018/822: «Reduktion der Südlandquote: versprochene Massnahmen gefordert!»; Bericht zum Postulat 2019/633: «Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden»).

3. Antrag an den Landrat

:// Die Umweltschutz- und Energiekommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen, den Fluglärmbericht zur Kenntnis zu nehmen.

4. Durchführung einer Eintretensdebatte

:// Die Kommission hat einstimmig die Durchführung einer Eintretensdebatte im Landrat gemäss § 64 Abs. 1^{bis} der Geschäftsordnung beschlossen.

27.04.2022 / ble

Umweltschutz- und Energiekommission

Thomas Noack, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (unverändert)

Landratsbeschluss

betreffend Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2019 und 2020

vom **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2019 und 2020 wird zur Kenntnis genommen.

Liestal, **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: