

Vorlage an den Landrat

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

2022/38

vom 25. Januar 2022

1. Vorbemerkungen

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 zu berichten. Dem Landrat wird der jährliche Bericht zur Kenntnisnahme unterbreitet, ebenso dem Grossen Rat im Kanton Basel-Stadt.

Der Bericht der FLK für die Jahre 2019 und 2020 ist dem Bericht des Regierungsrats als Beilage angefügt. Er ist als selbständiges Dokument verfasst, das ergänzend zum [Umweltbulletin](#) des EuroAirport zu lesen ist. Letzteres ist neu aufgesetzt und seit dem Jahr 2021 in rein elektronischer Form verfügbar. Integraler Bestandteil ist ein [Webreporting](#), mit dem sich die Daten und Statistiken zum Fluglärm und Flugverkehr dynamisch und individuell zusammenstellen lassen.

Infolge der Corona-Krise und wegen personeller Engpässe sowie nach diversen Umstellungen in den Datensystemen des EuroAirport war es der FLK nicht möglich, den für das Jahr 2019 vorgesehenen Bericht mit validen Fluglärmwerten im Laufe des Jahres 2020 zu verabschieden. Aus diesem Grund hat die Kommission entschieden, den Bericht über das Jahr 2019 mit demjenigen für das Jahr 2020 zu verbinden.

2. Anmerkungen des Regierungsrates zum Bericht der FLK

Der Bericht der FLK für die Jahre 2019 und 2020 spiegelt zwei Extreme. 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 waren sehr viel tiefer als im Jahr 2019, wo vor allem für die Nachtstunden eine deutliche Fluglärmbelastung gegeben war. Es zeigt sich in dieser Entwicklung, wie schnell sich die Situation im Luftverkehr verändern kann. Für die beiden Regierungen ist die Frage des Fluglärms jedoch grundsätzlich in langfristiger Betrachtung anzugehen. Wie schon in den vergangenen Jahren festgestellt, bleibt es nötig, den Fluglärmenschutz insbesondere in den sensiblen Nachtstunden konsequent weiter zu verstärken.

Der Bericht der FLK zeigt umfassend auf, welche Themen für die Fluglärmsituation am EuroAirport im Vordergrund stehen. Für die beiden Regierungen sind vor allem die nachfolgenden Punkte von hoher Relevanz.

Einführung neuer Betriebsregeln in den Nachtstunden nach dem Verfahren zum Ausgewogenen Ansatz (approche équilibrée): Im Kern hat die Massnahme, die auf den Vorstoss der Schweizer Delegation im Flughafenverwaltungsrat zurückgeht, zum Ziel, geplante Starts für gewerbliche Flüge zwischen 23 und 24 Uhr zu verbieten. Daneben werden die Lärmanforderungen an die Flugzeuge in den Nachtstunden verschärft. Nach Durchführung der notwendigen Studien und öffentlichen Anhörungen erging im Frühsommer 2021 der formelle Beschluss des zuständigen Präfekten des Hochrheins. Die Umsetzung erfolgt Anfang des Jahres 2022.

- ➔ Die beiden Regierungen begrüssen diese Massnahme sehr. Sie sind dabei 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, wo unter den Bedingungen einer Verkehrsmenge wie im Jahr 2019 in den pistennahen Gebieten südlich des Flughafens die massgeblichen Grenzwerte erreicht werden. Auch wird entscheidend sein, wie die beschlossenen Massnahmen im Detail umgesetzt werden.

Flächennavigationsverfahren (RNAV): Dieses auf Satellitensignale gestützte Flugnavigationsverfahren, wurde am EAP bis Ende Januar 2019 schrittweise für die Abflugrouten mit Start auf der Piste 15 eingeführt, um im Raum südlich und südwestlich des Flughafens die Streuung der Flugwege zu verringern und die Flugwege präziser über das weniger dicht besiedelte Gebiet entlang der Landesgrenze zu führen. Das zweite Ziel konnte in den beiden Berichtsjahren nicht vollständig erreicht werden. Die effektiven Flugwege sind in gewissen Bereichen noch nicht in der vorgesehenen Lage, sondern zu weit im Süden, was dort zu höherer Lärmbelastung führt. Entsprechende Korrekturarbeiten wurden von den zuständigen französischen Behörden an die Hand genommen. Erste Teilkorrekturen wurden im Laufe des Jahres 2020 erfolgreich eingeführt. Es stehen allerdings noch weitere Optimierungen aus, die im Jahr 2022 abgeschlossen werden sollen.

- ➔ Die mit den RNAV-Verfahren erreichte Verringerung der Flugwegstreuung ist zu begrüssen. Für die beiden Regierungen ist klar, dass die Flugwege bei den Starts ab Piste 15 mit Westdrehung über den betroffenen Gebieten wieder weiter nördlich über möglichst wenig dicht besiedeltes Gebiet zu liegen kommen müssen. Wie bereits beim Fluglärmbericht für das Jahr 2018 zu dieser Thematik angemerkt, wird erwartet, dass die Abflugprozeduren im Jahr 2022 angepasst und so die zusätzlich entstandenen Lärmbelastungen beseitigt werden.

Instrumentenlandesystems für Anflüge auf die Piste 33 (ILS 33): Die Nutzungsvereinbarung zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreich zum ILS 33 regelt die sichere Abwicklung von Landungen unter Berücksichtigung des Lärmschutzes. Dabei ist festgelegt, dass Flugzeuge hauptsächlich aus dem Norden landen (Piste 15). Anflüge aus Süden (Piste 33) sind nur erlaubt, wenn eine durchschnittliche Rückenwindkomponente von mehr als 5 Knoten (9 km/h, inklusive Böen von bis zu 10 Knoten) vorherrscht. Definiert sind für die jährliche Südlandequote eine untere Grenze von 8% aller Landungen nach Instrumentenflugregeln (IFR), bei deren Überschreitung die Gründe von den beiden Zivilluftfahrtbehörden vertieft analysiert werden müssen, sowie eine obere Grenze von 10% aller IFR-Landungen, bei deren Überschreitung die Zivilluftfahrtbehörden Massnahmen über die Rückführung des Werts eruieren. In den Jahren 2019 und 2020 lag die Südlandequote mit 9% und 8,1% über dem unteren Schwellwert. Die Zivilluftfahrtbehörden haben in den durchgeführten Analysen festgestellt, dass die Quotenüberschreitung den am EuroAirport vorherrschenden Windverhältnissen geschuldet ist. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat im Januar 2019 das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) darum gebeten, sämtlicher Aspekte des Südanflugregimes inklusive einer allfälligen Anpassung der 5-Knoten Regelung zu prüfen. Diesbezüglich wurde an der Sitzung der FLK durch den Vertreter des BAZL darüber informiert, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit

(EASA) mit Wirkung ab dem Jahr 2022 die bei Landungen zulässige Rückenwindkomponente europaweit mit dem Standard von 5 Knoten festlegt.

- Die Regierungen müssen zur Kenntnis nehmen, dass die nun europäisch festgelegte maximale Rückenwindkomponente von 5 Knoten den Handlungsspielraum für Anpassungen der Nutzungsvereinbarung zum ILS 33 in Bezug auf die Regelung zur erlaubten Rückenwindkomponente als auslösendes Element für die Aktivierung des Südanflugregimes erheblich einschränkt. Sie fordern nachdrücklich, dass von Seiten des BAZL alle Möglichkeiten ausgelotet werden, die dazu führen, dass die festgelegten Schwellenwerte für die Südlandungen eingehalten werden.

Begrenzende Lärmkurve: Mit einem solchen, neuartigen Instrument, das der EAP im Rahmen seiner Lärmstrategie vorsieht, soll die Lärmentwicklung langfristig stabil und kalkulierbar gemacht werden. Die diesbezüglichen Arbeiten stehen noch ganz am Anfang und sind aufgrund der Komplexität auf mehrere Jahre ausgelegt.

- Für die beiden Regierungen ist dieses angedachte Instrument eine weitere zentrale Massnahme, um die lärmtechnischen Rahmenbedingungen für alle Anspruchsgruppen transparent zu machen und klar zu regeln.

3. Anpassung Vereinbarung über die Fluglärmkommission

In der FLK wurde auch über die in den letzten Jahren geäusserten Kritik an ihrer Rolle und Wirkung debattiert. Die beiden Regierungen stellen fest, dass die bestehende Auftragsbeschreibung nicht eindeutig genug ist und die FLK, die Erwartungshaltung nicht erfüllen kann, sie müsse als politische Kommission eine aktive Rolle in der Festlegung und Überwachung von Massnahmen zum Fluglärmschutz einnehmen. Vorgesehen ist daher, die Vereinbarung über die Fluglärmkommission BS und BL vom 29./22. Mai 2001 anzupassen, um die Rolle der FLK als beratende Kommission der beiden Regierungen zu verdeutlichen. Klargestellt werden soll, dass die Aufgabe der FLK ist, die Situation bzgl. Fluglärm am EAP zu verfolgen und für die beiden Regierungsräte faktische Grundlagen und deren fachliche Einschätzung zu liefern, damit diese die Fluglärmsituation auf politischer Ebene beurteilen und bewerten können. Instrument dafür ist der jährliche Bericht zur Fluglärmentwicklung und zum Stand der Fluglärmschutzmassnahmen des EAP. Ausserdem soll die FLK auch in Zukunft den Austausch zwischen allen Stakeholdern am Flughafen ermöglichen. Die Anpassung der FLK-Vereinbarung durch die beiden Regierungen wird im Jahr 2022 erfolgen.

4. Anträge

4.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

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, 25. Januar 2022

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

5. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Bericht FLK 2019 und 2020 ([nur online](#))

Landratsbeschluss

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

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 von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: