

Parlamentarischer Vorstoss

2022/636

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	Handlungsanweisungen des Regierungsrats an seine Delegierten im Verwaltungsrat des EuroAirports
Urheber/in:	Katrin Joos Reimer
Zuständig:	—
Mitunterzeichnet von:	Ackermann, Agostini, Bänziger Keel, Buser, Eichenberger, Hartmann, He-ger, Hotz, Kirchmayr-Gosteli, Stokar, Zeller
Eingereicht am:	17. November 2022
Dringlichkeit:	—

Nicht erst seit Jahren, sondern seit Jahrzehnten versprechen die Direktion des EuroAirports (EAP) und seine im Verwaltungsrat vertretene Trägerschaft konkrete Lärminderungsmaßnahmen. Hierzu bestehen auch etliche rechtsverbindliche Vereinbarungen und Erlasse. Die Massnahmen werden teils aber nicht eingehalten oder enthalten Schlupflöcher und bewirken so gar keine Lärm-minderung. Hierzu einige Beispiele:

- 1) In der zweiten Hälfte der 1970er Jahre haben der Kanton Basel-Stadt und die Eidgenossen-schaft beschlossen, die Verlängerung der Hauptpiste von 2'370 m auf 3'900 m Länge zu finan-zieren, um damit bei Starts Richtung Süden auch künftig die Westkurve vor der Landesgrenze und die Überflughöhe in diesem Bereich auf über 1'000 m über Meer zu ermöglichen^{1 2}. Doch erst seit 2015 und nur bei Nachtstarts (22-06 Uhr) sind die Piloten per französischem Erlass verpflichtet³, vom nördlichen Pistenende aus zu starten. Tagsüber beträgt die Flughöhe im Bereich der Landesgrenze mitunter weniger als 800 m über Meer. Der Schalldruck der "Tief-flieger" erreicht bis 8 dB(A) höhere Spitzenwerte, was vom menschlichen Ohr als fast doppelte Lautstärke empfunden wird.
- 2) Mit der Einführung der satellitengesteuerten Startprozeduren seit 2014 erfolgte eine räumliche Verschiebung mancher Starttrouten nach Süden über Schweizer Hoheitsgebiet. Zwar hat der EAP einige der Startprozeduren 2021 etwas nachgebessert, doch Allschwil wird immer noch von vielen Starts direkt überflogen (Prozeduren LUMEL7S und OLBEN7S). Zudem wird die

¹ Grossratsbeschluss betreffend Verlängerung der Hauptpiste des Flughafens Basel-Mülhausen sowie Richt-linien über Massnahmen betreffend den Fluglärm aus dem Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen

² Botschaft über einen Bundesbeitrag an die Pistenverlängerung auf dem Flughafen Basel-Mülhausen, Bun-desblatt, 21.2.1977

³ Arrêté du 18 juin 2015, DEVA1508075A

Ideallinie anderer Startprozeduren oft nicht eingehalten, sondern südlich überschritten. Konsequenzen hat das für die fehlbaren Fluggesellschaften nicht.

- 3) Eine binationale Vereinbarung von 2008 beschränkt die Südlandungen auf 8 % pro Jahr ⁴. Wird die 10%-Marke überschritten, müssten Gegenmassnahmen geprüft werden. Seither wurde die Vereinbarung nur sechsmal eingehalten, teils weil auch bei weniger als 5 kn Nordwindkomponente von Süden her gelandet wird. 2022 dürfte die Südlandequote noch höher ausfallen als je zuvor (Stand Ende September 14.8 %). Massnahmen wurden indes noch nie geprüft.
- 4) 2018 versprach der EAP, die Anzahl Starts nach Süden zwischen 23 und 24 Uhr im Folgejahr zu halbieren ⁵. 2019 erfolgten in diesem Zeitfenster gemäss Zahlen des EAP aber 20 % mehr Starts nach Süden als 2018 – bei vergleichbarer Anzahl aller Starts. Seit Februar 2022 darf der EAP keine Starts mehr nach 23 Uhr planen ⁶. Damit sollten gegenüber 2019 in der zweiten Nachtstunde 80 % der Starts wegfallen und der Dauerschallpegel im Süden um 11 dB sinken ⁷. Seit im April 2022 der Flugverkehr wieder zugenommen hat, erfolgten bis Ende September nach 23 Uhr aber noch mehr ungeplante Starts Richtung Süden als geplante im gleichen Zeitraum 2019 ⁸, notabene bei 19 % weniger Flugbewegungen. Der Verspätungsabbau ist nach wie vor unbeschränkt erlaubt (und erfolgt mitunter bis weit nach Mitternacht). Der Dauerschallpegel für 23-24 Uhr erreicht im Allschwiler Dorfkern so auch wieder gleiche Werte wie in der Vergleichsperiode 2019 – mit Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Zwar führt der EAP im Zeitraum April-September 2022 für Allschwil-Dorf in der zweiten Nachtstunde 438 Fluglärmereignisse auf, die auf Startbewegungen zurückzuführen sind. In seiner Abflug-Statistik (Pistenbenützung) weist er aber nur 180 Starts in Richtung Süden aus (-59 %). Bei der grossen Differenz dürfte es sich weitgehend um jene Abflüge handeln, die ihren Standplatz kurz vor 23 Uhr verlassen haben (heure bloc), aber effektiv erst nach 23 Uhr starteten. Würde am EAP die Startzeit nach dem Zeitpunkt der Startaufnahme auf der Piste bemessen (heure piste), sähe seine Statistik über verspätete Starts nach 23 Uhr ganz anders aus und würde auch dem verursachten Lärm entsprechen.
- 5) Ebenfalls im Februar 2022 wurden die Vorschriften über die zulässige Lärmemission der einzelnen Flugzeuge im Nachtflugverkehr verschärft. Ein Grossteil der nächtlichen Flüge (Landungen 05-06 Uhr, Starts 22-24 Uhr) macht die Frachtflotte mit mehrheitlich 25- bis 35-jährigen Maschinen aus. Trotz dieser Verschärfung ist aber kaum ein Flugzeug von der neuen Restriktion betroffen. Die Wirkungslosigkeit dieser Massnahme wird denn auch bereits in der Vorstudie hierzu festgestellt ⁹. Nichtsdestotrotz stellte sie der EuroAirport medienwirksam als weitere Bemühung zur Lärminderung dar.
- 6) Im Juni 2018 wurde von den Regierungen BS und BL die Ausarbeitung einer aktuellen Risikoanalyse initialisiert ¹⁰, da die bestehende von 2001 jegliche Gültigkeit bezüglich Flugzeuggrösse, Pistennutzung und Routenführung verloren hat. Angeblich diskutierte der EAP-Verwaltungsrat bereits 2015 über eine Aktualisierung. Sie soll nun in Bearbeitung sein, doch wann sie veröffentlicht wird, ist unbekannt.

Der aufgezeigte Sachverhalt hat im Endeffekt auf Schweizer Seite zu einer steten und überproportionalen Fluglärm- (insbesondere nachts) und Risikozunahme geführt.

⁴ Abkommen über die Pistennutzungsbedingungen und die Kontrolle der Massnahmen zur Minderung der Umwelt-Auswirkungen des Betriebes eines ILS auf Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhouse, 10.2.2006

⁵ Präsentation Informationsveranstaltung des EuroAirports, 23.4.2018

⁶ Arrêté du 6 août 2021, TRAA2116056A

⁷ EuroAirport Medienmitteilung 'Massnahmen zur Überwindung der Krise und zur Lärmreduktion, 10.6.2020

⁸ EuroAirport, Webreporting

⁹ Ausgewogener Ansatz bei Nachtflügen, Flughafen Basel-Mulhouse, Studienbericht 2020

¹⁰ Motion 2018/727 - Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend notwendig. Stellungnahme Regierungsrat, 22.1.2019

Stellvertretend für die betroffene Bevölkerung von Allschwil bis Aesch erwarten die Unterzeichnenden vom Regierungsrat, dass er über seine Delegierten folgende Forderungen dezidiert in den EAP-Verwaltungsrat einbringt und regelmässig über den Verhandlungsverlauf öffentlich berichtet:

- 1. Verschiebung aller Startrouten mit Abflugrichtung Süd (ausser Direktstarts OLBEN7Y) über wenig besiedeltes Gebiet (also auch LUMEL7S und OLBEN7S) und konsequente Ahndung im Falle von Nichteinhaltung der RNAV-Routenführungen**
- 2. Verpflichtung, ganztags alle Starts mit Abflugrichtung gegen Süden an der nördlichen Pistenschwelle anzutreten**
- 3. Verbindliche Vorgabe einer Mindestflughöhe (über 1'000 m über Meer) an der Landesgrenze**
- 4. Anzahlmässige Limitierung des Verspätungsabbaus bei Abflügen**
- 5. Verspätungsabbau bei Abflügen bis maximal 23.30 Uhr**
- 6. Erfassung des Startzeitpunkts ab Pistenschwelle anstatt ab Standplatz**
- 7. Nachtflugverbot für lärmige Flugzeuge (Erhöhung der kumulativen Lärmarge auf mindestens 15 EPNdB)**
- 8. Konsequente Einhaltung der Immissionsgrenzwerte auf Schweizer Hoheitsgebiet**
- 9. Einhaltung der Vereinbarung zu Südlandungen (8 %), ev. durch Anhebung der Nordwindkomponente**
- 10. Veröffentlichung der neuen Risikoanalyse im Laufe von 2023**