



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Beantwortung der Interpellation [2014/338](#) von Felix Keller-Maurer, CVP/EVP-Fraktion, vom 2. Oktober 2014 betreffend "Ein neuer Frachter fliegt den EuroAirport an. Was für den Wirtschaftsstandort Basel erfreulich ist, löst in den flughafennahen Gemeinden grösste Besorgnis aus"

Datum: 25. November 2014

Nummer: 2014-338

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](#)

---



2014/338

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

---

## Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2014/338](#) von Felix Keller-Maurer, CVP/EVP-Fraktion, vom 2. Oktober 2014 betreffend „Ein neuer Frachter fliegt den EuroAirport an. Was für den Wirtschaftsstandort Basel erfreulich ist, löst in den flughafennahen Gemeinden grösste Besorgnis aus“

vom 25. November 2014

### 1. Ausgangslage

Am 2. Oktober 2014 reichte Landrat Felix Keller-Maurer – CVP/EVP-Fraktion – die Interpellation [2014/338](#) betreffend neuen Frachter am EuroAirport mit folgendem Wortlaut ein:

*„Einer Medienmitteilung des EuroAirports anfangs September kann entnommen werden, dass seit dem 19. September die russische AirBridgeCargo Airlines (ABC) den Flughafen EAP mit einem Grossfrachter Typ Boeing 747-400 einmal wöchentlich anfliegt und spätnachts um 22.50 Uhr in Richtung Moskau startet. Die Entscheidung von ABC, den EuroAirport anzufliiegen, geht mit der Eröffnung des neuen 21'000 m<sup>2</sup> grossen Cargo Terminal in der Zone 4 im südwestlichen Teil des Flughafenareals einher.*

*Angesichts der vielen Negativschlagzeilen in letzter Zeit ist dies eine erfreuliche Nachricht für den Wirtschaftsraum Basel.*

*Die flughafennahe Bevölkerung ist aber besorgt darüber, dass solche Frachtflüge in den sensiblen Nachtstunden – in Zukunft vermutlich noch vermehrt – angesetzt werden, zumal ein Flugzeug des Kalibers Boeing 747-400 doch für eine erhebliche Beschallung sorgt.*

*Es stellen sich nun die folgenden Fragen:*

- 1. Mit wie vielen zusätzlichen Frachtflugbewegungen (An- und Abflüge) muss mit der Inbetriebnahme des neuen Cargo Terminals auf dem EAP gerechnet werden und wie gross ist dabei der Anteil von Grossraumfrachtflugzeugen?*
- 2. Muss die Bevölkerung damit rechnen, dass noch weitere Grossraumfrachtflugzeuge spät in der Nacht starten und landen?*
- 3. Kann sich der Regierungsrat bereit erklären beim EAP vorstellig zu werden, dass lärmintensive Grossfrachtflugzeuge nicht in den sensiblen Nachtstunden starten und landen?*

*Dem Regierungsrat wird im Voraus für die Beantwortung der Interpellation gedankt.“*

## **2. Der Regierungsrat nimmt Stellung und beantwortet die Fragen wie folgt:**

### **Vorbemerkungen**

Die Lärmschutzpolitik des Flughafens, welche der Verwaltungsrat seit vielen Jahren Schritt für Schritt verfolgt, wird konsequent fortgeführt. So wurden Ende 2010 die vom Verwaltungsrat beschlossenen Massnahmen zur Erhöhung der Gebühren während der Nachtstunden und an Sonn- und Feiertagen sowie die Ablehnung der Landung von nicht geplanten Flügen am EuroAirport zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr (ausser Notfälle) eingeführt und konsequent umgesetzt. Auf Basis einer hierfür gemäss EU-Richtlinien notwendigen Studie zum ausgewogenen Lärmschutzansatz hat der Verwaltungsrat im März 2013 zwei weitere Massnahmen mit Blick auf den Lärmschutz in sensiblen Nachtstunden getroffen, nämlich ein Verbot von lauten sog. Kapitel-3-Flugzeugen zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr sowie das Sonntags- und Feiertagsflugverbot vor 09.00 Uhr und nach 22.00 Uhr für alle Flugzeuge, deren Lärmbescheinigung einen gewissen Überflugwert ( $97EPNdB = \text{EFFECTIVE PERCEIVED NOISE}$  decibel) übersteigen. Der Verwaltungsrat und die Direktion des EuroAirport sind sich der Lärmthematik und -problematik durchaus bewusst und sind bestrebt, die Lärmschutzpolitik konsequent fortzuführen.

Selbstredend ist die sensitive Lärmproblematik aber nicht der einzige Aspekt, welcher beim Betrieb des EuroAirport als drittem Landesflughafen mit binationalem Charakter zu berücksichtigen ist. Der EuroAirport ist auch ein wichtiger Motor für die Wirtschaftsentwicklung der ganzen Agglomeration Basel. So hat sich der EuroAirport gezwungen gesehen, seine Frachtgeschäftsinfrastruktur nicht massiv auszubauen, sondern an die heutigen Bedürfnisse der international tätigen exportorientierten Wirtschaftsunternehmen des gesamten Grossraums Basel anzupassen. Heute ist insbesondere die Pharmaindustrie auf temperaturkontrollierte Infrastruktur eines Cargo Terminal angewiesen, und selbstredend wurde der Bau des neuen Terminals so dimensioniert, dass auch künftige Bedürfnisse abgedeckt und künftigen Entwicklungen Rechnung getragen werden kann. Der Frachtumschlag selbst ist jährlich relativ grossen Schwankungen ausgesetzt, der Umschlag lag im Jahr 2000 bei rund 124'000 Tonnen, im Jahr 2005 bei 83'000 Tonnen, im Jahr 2010 bei 107'000 Tonnen und im Jahr 2013 bei rund 94'000 Tonnen. Von den drei Landesflughäfen wickelt der EAP anteilmässig lediglich rund 10% der Luftfracht und der Luftpost ab, während zum Beispiel der Flughafen Zürich ca. 75% abwickelt. Am EuroAirport hat der Anteil geflogener Fracht (Express-Fracht und GeneralCargo) bei rund 42% gelegen, rund 58% der Frachtmenge ging per LKW an die nächsten Hubs weiter (z.B. Amsterdam, Frankfurt). Der Anteil der Express-Fracht liegt bei rund einem Drittel der Gesamttonnage (Ende 2013 34'000 Tonnen) und wird von DHL, FedEx, TNT und UPS betrieben (ca. 4 tägliche An- und Abflüge). Die Fragestellung des Interpellanten bezieht sich offensichtlich auf die Vollfracht (General Cargo).

## Antwort des Regierungsrates zu den einzelnen Fragen

1. *Mit wie vielen zusätzlichen Frachtflugbewegungen (An- und Abflüge) muss mit der Inbetriebnahme des neuen Cargo Terminals auf dem EAP gerechnet werden und wie gross ist dabei der Anteil von Grossraumfrachtflugzeugen?*

Der Bezug des neuen Cargo Terminals wird gemäss Planung ab Januar 2015 erfolgen. Aktuell sind es im Bereich der Vollfracht vier Flugzeuge pro Woche, welche zum und vom EuroAirport fliegen: Die Korean Air, die Emirates und die LAN Cargo setzen allesamt modernste Boeing 777-Frachter ein, welche zwei Triebwerke aufweisen und zu den effizientesten und lärmgünstigsten Frachtfliegern der heutigen Zeit zählen. Diese Frachtflugzeuge verkehren zum und ab dem EuroAirport zu nicht heiklen Tageszeiten. Der vom Interpellant angesprochene Frachter ist ein Flugzeug der AirBridgeCargo Airlines; sie gehört der grössten russischen Fluggruppengesellschaft für Cargo-Linienverbindungen an, wobei die Flotte der AirBridgeCargo Airlines aus zwölf Boeing 747-Frachtern der Baureihen 400 und 800 zusammengesetzt ist, welche ein durchschnittliches Alter von 4 Jahren aufweist. Das Frachtflugzeug fliegt jeweils beladen von Moskau nach Paris, wo es entladen wird und nach Basel weiterfliegt. Hier erfolgt die Beladung des Frachters insbesondere mit Gütern der chemisch-pharmazeutischen Industrie, und das Flugzeug hebt dann flugplanmässig um 22.50 Uhr jeweils freitags ab Richtung Moskau. In Moskau ist das Drehkreuz der AirBridgeCargo Airlines, welches eine Frachtverbindung zu wichtigen Städten in Asien herstellt und der hiesigen Pharmaindustrie somit eine zuverlässige Frachtverbindung bis nach Asien bietet.

Wie bereits dargelegt, ist der neue CargoTerminal in erster Linie ein solcher, welcher den aktuellen Bedürfnissen im Frachtgeschäft, insbes. auch mit heiklen Pharmaprodukten, Rechnung trägt. Eine sorgfältige Investitionspolitik gebietet dabei, auch künftigen möglichen Entwicklungen Rechnung zu tragen. So wären bis im Jahr 2020 zusätzlich zu den vier heutigen Frachtflügen pro Woche weitere sechs bis acht Flüge zum und ab dem EAP möglich; was effektiv an Zuwachs erfolgen wird, hängt von vielen Faktoren ab, insbes. auch der Wirtschaftsentwicklung und der Frage der Produktionsstandorte. Gerade für letztere ist eine gute Anbindung an die schnelle und weltweite Frachtverteilung essentiell.

2. *Muss die Bevölkerung damit rechnen, dass noch weitere Grossraumfrachtflugzeuge spät in der Nacht starten und landen?*

Der zuletzt in den Flugplan aufgenommene Frachter (LAN Cargo, Boeing 777) landet gemäss Flugplan um 17.00 Uhr und startet wieder um 19.00 Uhr, die Emirates landet und startet jeweils um die Mittagszeit. Einzig die Boeing 747 hebt derzeit erst um 22.50 Uhr am EuroAirport Richtung Moskau ab. Das zeigt, dass die Frachtfluggesellschaften nicht einfach die Nachtstunden für ihre Flugbewegungen suchen, sondern jeweils sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen und Faktoren mitentscheiden, wann die Flugzeuge wo starten und landen. Das beginnt bei der Verfügbarkeit der Flugzeuge, der Abstimmung der Routenwahl, den Kundenbedürfnissen und geht weiter über die Berücksichtigung von Arbeits- und Ruhezeiten der Besatzungen, um Umladezeitpunkte und Anschlüsse an Drehkreuzen etc.

Selbstredend ist der EuroAirport bestrebt, Vollfrachtflugzeuge wenn immer möglich nicht in sensiblen Nachtstunden starten und landen zu lassen, selbst wenn modernstes Flugmaterial verwendet wird. Die Gebührengestaltung des EAP mit Zuschlägen zu den Nachtstunden ist dabei hilfreich, kann aber auch nicht verhindern, dass in einem Einzelfall eine andere logistische Lösung schlicht nicht möglich ist und deshalb auch die Frachtfluggesellschaft bereit ist, einen erhöhten Tarif zu bezahlen.

3. *Kann sich der Regierungsrat bereit erklären beim EAP vorstellig zu werden, dass lärmintensive Grossfrachtflugzeuge nicht in den sensiblen Nachtstunden starten und landen?*

Die Thematik der Nachtruhe wurde von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Verwaltungsrätin EAP, bereits beim Flughafen anhängig gemacht. Im konkreten Fall der AirBridgeCargo Airlines hat die Direktion des EuroAirport das Gespräch mit der Fluggesellschaft aufgenommen, um wenn immer möglich den Abflugzeitpunkt vorverlegen zu können. Selbstredend muss es das Ziel sein, wenn immer möglich Flugbewegungen von Vollfrachtern in den Nachtstunden zu vermeiden.

Liestal, 25. November 2014

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Isaac Reber

der Landschreiber:

Peter Vetter