

Vorlage an den Landrat

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

2023/570

vom 31. Oktober 2023

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. Da die FLK als gemeinsames Gremium der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zur Beratung beider Regierungen konstituiert ist, wird der Bericht der FLK gleichzeitig dem Landrat und dem Grossen Rat zur Kenntnis gebracht.

Die Berichte der FLK für die Jahre 2021 und 2022 sind dem Bericht des Regierungsrats als Beilage angefügt. Sie sind als selbständige Dokumente verfasst und ergänzend zum [Umweltbulletin](#) des EuroAirport zu lesen. Daten und Statistiken zum Fluglärm und Flugverkehr lassen sich zudem im [Webreporting](#) dynamisch und individuell zusammenstellen.

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 2021 und 2022 der FLK dem Landrat gemeinsam zur Kenntnis gebracht.

2. Anmerkungen des Regierungsrates zum Bericht der FLK

2.1. Generell

Die Jahre 2021 und 2022 waren durch die Endphase der Covid-19-Pandemie geprägt. Während im Jahr 2021 noch starke Restriktionen die Luftfahrt einschränkten, kam es ab Frühjahr 2022 zu einem Wiederaufleben des Flugverkehrs am EAP mit einem starken Wachstum im Passagieraufkommen und bei den Flugbewegungen. Per Ende des Jahres verzeichnete der EAP rund 7,05 Mio. Passagiere und 83'783 Flugbewegungen (alle Verkehrskategorien). Demgegenüber wurden im Jahr 2021 nur rund 3,6 Millionen Passagiere und insgesamt 64'031 Flugbewegungen gezählt. Im Jahr 2020 verkehrten lediglich 2,6 Millionen Passagiere über den EAP. Die Anzahl der Gesamtflugbewegungen lag damals bei 51'400.

Mit der Erholung des Flugverkehrsaufkommens nach der Covid-19-Pandemie nahm auch die Lärmbelastung entsprechend wieder zu. Die Fluglärmwerte am Tag (6:00 bis 22:00 Uhr) lagen im Jahr 2022 im Durchschnitt unter jenen des Jahres 2019, in dem mit 9,1 Millionen Passagieren und 99'313 Flugbewegungen das bisher höchste Verkehrsaufkommen am EAP abgewickelt wurde. Hinsichtlich des Fluglärms in der Nacht (22:00 bis 24:00 Uhr; 5:00 bis 6:00 Uhr) wurde das Niveau des Jahres 2019 fast wieder erreicht. Die im Jahr 2021 gemessenen Fluglärmwerte lagen aufgrund der viel geringeren Verkehrsmenge deutlich unter den Zahlen vor der Krise bzw. des Jahres 2022.

Die Berichte der FLK zeigen auf, wie sich die Fluglärmsituation am EAP entwickelt hat und welche Themen in Bezug auf den Fluglärmenschutz im Vordergrund stehen. Für die beiden Regierungen sind vor allem die nachfolgenden Punkte von Bedeutung.

2.2. Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr

Wie bereits in den Berichten der FLK für die Jahre 2019 und 2020 dargelegt, stellt sich dem Flughafen die Herausforderung, der angestiegenen Fluglärmbelastung in den Nachtstunden zu begegnen. Als eine Massnahme dazu wurde bereits Ende 2018 aufgrund des Vorstosses der Schweizer Delegation im Flughafenverwaltungsrat, ein Verbot von geplanten Starts für gewerbliche Flüge zwischen 23:00 und 24:00 Uhr vorgesehen. Nach Durchführung der erforderlichen regulativen Verfahren wurde dieses Verbot per 1. Februar 2022 durch die zuständigen französischen Stellen in Kraft gesetzt. Ebenfalls verboten wurden ab diesem Datum nächtliche Starts und Landungen besonders lauter Flugzeuge.

Für die beiden Regierungen hat der Fluglärmenschutz in den sensiblen Nachtstunden eine hohe Priorität. Das Verbot von geplanten Starts nach 23:00 Uhr ist dazu eine geeignete Massnahme. Die Entwicklung bis Ende des Jahres 2022 zeigt, dass die Anzahl der durchgeführten Starts in der zweiten Nachtstunde (23:00 bis 24:00 Uhr) gegenüber den Vorjahren deutlich reduziert wurde. Die Verlagerung des Startverkehrs in die erste Nachtstunde (22:00 bis 23:00) führt jedoch in dieser Zeit zu einem Anstieg der Fluglärmwerte. Zudem können die Starts aufgrund des gleichzeitig von Norden erfolgenden Landeverkehrs nicht mehr in gleichem Ausmass wie früher nach Norden erfolgen.¹

Für die beiden Regierungen ist insbesondere die praktische Umsetzung, welche durch die französische Zivilluftfahrtbehörde vorgegeben wird, unbefriedigend. So gilt am EAP das Zurückstossen des Flugzeuges vom Gate (block off; heure bloc) als Startzeitpunkt und nicht der Moment des Abhebens von der Piste (take off; heure piste). Damit sind Starts zulässig, die kurz vor 23:00 Uhr beginnen (block off), bei denen das Flugzeug aber erst nach 23:00 Uhr vom Boden abhebt. Aus diesem Grund konnte die Fluglärmbelastung nach 23:00 Uhr nicht im gewünschten Ausmass verringert werden. In der zweiten Nachtstunde waren die Fluglärmwerte an allen Messstationen mit Ausnahme jener in Bartenheim höher als im Jahr 2021 und erreichten das Niveau der Jahre vor der Corona-Krise. In der Zeitspanne von 23:00 bis 23:15 Uhr nahm die Lärmbelastung im Süden des Flughafens gegenüber dem Jahr 2019 sogar zu.

Die Regierungen schliessen sich hier der Forderung der FLK an, dass für die Umsetzung des Verbots der geplanten Starts nach 23:00 Uhr der Zeitpunkt des Abhebens des Flugzeugs von der Piste und nicht der Moment des Losrollens am Gate relevant sein muss. Sie haben dies gegenüber dem Flughafen und den zuständigen Zivilluftfahrtbehörden im Rahmen der Erarbeitung des neuen Lärmvorsorgeplans (Plan de prévention du bruit dans l'environnement, PPBE) für den EAP für die Periode 2024-2028 eingebracht.

Was die Lärmbelastung in der ersten Nachtstunde angeht, begrüssen die beiden Regierungen ebenso wie die FLK, dass der EAP bereits an Konzepten arbeitet, um dem nicht erwünschten Anstieg der Fluglärmwert zwischen 22:00 und 23:00 Uhr zu begegnen. Es muss erreicht werden,

¹ Grundsätzlich erfolgt der Verkehr in den Nachtstunden gegen Norden. Bei hohem Verkehrsaufkommen sind die Zeitspannen für Landungen und Starts von bzw. nach Norden zu kurz, weshalb Starts in Richtung Süden erfolgen

dass der nächtliche Fluglärm tief ist und auch zwischen 22:00 und 23:00 Uhr so reduziert wird, dass die Lärmbelastung deutlich sinkt und keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte stattfinden.

2.3. Südlandungen

Das Abkommen vom 10. Februar 2006 zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreich über die Nutzungsbedingungen für den Betrieb des Instrumentenlandesystems für Anflüge auf die Piste 33 (ILS 33) sieht vor, dass Flugzeuge hauptsächlich aus dem Norden landen (Piste 15). Allerdings wird die Piste 15 aus Sicherheitsgründen nicht mehr benützt, sobald die durchschnittliche Rückenwindkomponente einen Grenzwert von 5 Knoten² übersteigt. Das Abkommen legt für den Anteil der Südlandungen eine untere Grenze von 8 % aller Landungen nach Instrumentenflugregeln (IFR) fest, bei deren Überschreitung die Gründe von den beiden Zivilluftfahrtbehörden vertieft analysiert werden müssen, sowie eine obere Grenze von 10 %, bei deren Überschreitung die Zivilluftfahrtbehörden Massnahmen über die Rückführung des Werts eruiieren.

Bereits in den Jahren 2019 und 2020 lag die Südlandequote mit 9 % und 8,1 % über dem unteren Schwellwert, im Jahr 2020 bei sehr niedrigen Bewegungszahlen. Die Erhöhung der Südlandequote hat sich in den Jahren 2021 – wieder mit geringem Verkehr – und 2022 fortgesetzt, der Südlandanteil belief sich auf 9,4 % beziehungsweise 11,5 %. Damit wurde im Jahre 2022 wie schon im Jahr 2018 der obere Schwellenwert überschritten. Die Zivilluftfahrtbehörden haben in den durchgeführten Analysen festgestellt, dass die Quotenüberschreitung den vorherrschenden meteorologischen Verhältnissen und dem im Vergleich zu früheren Jahren vermehrten und länger anhaltenden Nordwindlagen geschuldet ist.

Die beiden Regierungen nehmen die Entwicklung bei den Südlandungen mit grosser Unzufriedenheit zur Kenntnis. Vor dem Hintergrund einer sich auch im Jahr 2023 abzeichnenden Südlandequote von weit über 10 % bleibt für sie entscheidend, dass die mit der erhöhten Südlandequote verbundene zusätzliche Lärmbelastung in den Gebieten im Bereich des ILS33-Anflugs gesenkt wird. Sie fordern daher ein weiteres Mal mit Nachdruck, dass von Seiten des Flughafens und der beiden Zivilluftfahrtbehörden alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, damit die gemäss Abkommen festgelegten Schwellenwerte für die Südlandungen eingehalten werden und ein Umgang mit den feststellbaren Veränderungen in Bezug auf Bedingungen im Betrieb ILS 33 gefunden wird.

2.4. Lärmvorsorgeplan EAP

Der gemäss französischen resp. EU-Bestimmungen zu erstellende Lärmvorsorgeplan für den EAP (Plan de prévention du bruit dans l'environnement, PPBE) für die Periode 2018 bis 2022 sah verschiedene Massnahmen zur Minderung der Fluglärmbelastung vor. Die beiden Regierungen stellen fest, dass diverse Massnahmen dabei per Ende des Jahres 2022 umgesetzt werden konnten. So traten per 1. Januar 2023 Anpassungen im neuen Gebührensystem in Kraft, welche für laute Flugzeuge sowie Starts und Landungen in den Nachtstunden höhere Abgaben vorsehen. In Bezug auf die per Anfang 2019 eingeführten satellitengestützten Abflugfahren (RNAV) ist positiv, dass nach Korrektur zunächst feststellbarer unerwünschter Abweichungen, die Verfahren bei Abflügen Richtung West unterdessen wie geplant stattfinden. Die Optimierung des Abflugverfahrens ELBEG ist noch offen. Ebenfalls noch im Gang sind die Arbeiten im Zusammenhang mit den Instrumenten und Regelungen zur Einführung einer begrenzenden Lärmkurve. Eine Verzögerung ist auch beim Aufbau einer externen Stromversorgung an den Flugzeugstandplätzen zur Ablösung von dieselbetriebenen Bodenstromaggregaten festzustellen.

² Der Wert von 5 Knoten entspricht dem Standard nach EU-Recht und wurde von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) per Ende Januar 2022 in Kraft gesetzt. Der EASA-Entscheid (2020/008/R) stützt sich auf die entsprechende EU-Verordnung 2020/469. Der Richtwert vom 5 Knoten entspricht zudem der Empfehlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)

Die Arbeiten für die Entwicklung des neuen PPBE für die Periode 2024-2028 wurden im Verlauf des Jahres 2023 gestartet. An einer diesbezüglichen Sitzung konnten die Anliegen der Kantone platziert werden. Es handelt sich dabei um die Einführung der begrenzenden Lärmkurve, mit der klare Rahmenbedingungen in Bezug auf den Lärm aus dem Betrieb des EAP für alle Anspruchsgruppen geschaffen werden. Die Regierungen nehmen zur Kenntnis, dass die Entwicklung eines solchen Instruments anspruchsvoll ist. Sie teilen dabei aber die Erwartung der FLK, dass die laufenden Arbeiten konsequent weiterverfolgt und möglichst bald abgeschlossen werden. Ebenfalls sollen insbesondere Massnahmen zur weiteren Minderung der Fluglärmbelastung in der ersten und in der zweiten Nachtstunde, sowie die ILS 33 Thematik in den neuen PPBE für die Periode 2024-2028 Eingang finden.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Die Berichte der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2021 und 2022 werden zur Kenntnis genommen.

Liestal, 31. Oktober 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Bericht FLK 2021 und 2022

Landratsbeschluss

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

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Berichte der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2021 und 2022 werden zur Kenntnis genommen.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: