

Liestal, 19. Februar 2019/VGD/LUT

Stellungnahme

Vorstoss Nr. [2018/881](#)

Parlamentarische Initiative von Rahel Bänziger

Titel: **Gesetz zum Schutz der Bevölkerung vor den schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs**

Antrag Vorstoss ablehnen

1. Begründung (nicht bei Entgegennahme)

a. Nachtflugsperrre zwischen 23 und 6 (wie Zürich)

- Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat das Thema der Betriebszeiten im Zusammenhang mit der überarbeiteten Eigentümerstrategie aufgenommen und bewirkt, dass der EAP-Verwaltungsrat die einschneidende Massnahme beschlossen hat, der zuständigen Luftfahrtbehörde die Aufhebung aller geplanten Starts nach 23 Uhr zu beantragen (vgl. [Medienmitteilung](#)). Dabei ist die komplexe EAP-Governance-Struktur zu berücksichtigen. Demzufolge erfolgt die Prüfung dieser Massnahme über das französische Transportministerium (Direction Générale de l'Aviation Civile, DGAC) nach dem Balanced Approach-Prinzip der ICAO (1. Lärmreduzierung an der Quelle, 2. Raumplanerische Massnahmen im Flughafenumfeld, 3. Lärmreduzierende Verfahren in der Luft und am Boden, 4. Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen), welcher für alle Flughäfen der Europäischen Union gilt. Der Schlussscheid liegt beim französischen Verkehrsministerium.
- Bezüglich Betriebszeiten besteht eine Abhängigkeit zum Betriebsmodell eines Flughafens. So existiert am Flughafen Zürich ein Hub mit 3 Rotationen der basierten Swiss aber keine Expressfracht. Am Flughafen Genf wiederum findet die Expressfracht während des Tages statt. Der Passagier-Verkehr untersteht dem gleichen Betriebsmodell wie in Basel. Das heisst, es gibt 4 Rotationen, wobei in Genf längere Öffnungszeiten gelten als in Basel (bis 24 Uhr mit zusätzlich 30' Verspätungsabbau). Das Betriebsmodell am EuroAirport (EAP) ist als Low-Cost Modell (70% total) aus betriebswirtschaftlichen Gründen auf 4 Rotationen ausgerichtet. Der EAP ist auf die Stunde zwischen 23.00 und 24.00 angewiesen, damit verspätete Anflüge der am EAP basierten Passagier-Flugzeuge sichergestellt werden und zwischen 05.00-06.00 die Landungen der Expressfracht erfolgen können (nur Landungen zugelassen, welche bei normalen Windverhältnissen via Frankreich landen). Eine Kürzung auf fixe Betriebszeiten gemäss Forderung der parlamentarischen Initiative ist somit nicht konform mit dem EAP-Betriebsmodell respektive der Strategie des EAP. Der Wechsel auf ein anderes, z.B. auf ein Hub-Betriebsmodell wie in Zürich wiederum ist weder ökonomisch noch betrieblich möglich, da es keinen zweiten Interkontinentalen Hub in der Schweiz braucht. In letzter Konsequenz würde also eine Schliessung des Betriebs zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr die Existenz des EAP in der heutigen Form in Frage stellen.

b. Keine finanziellen Mittel für den EAP

Grundsätzlich gilt das übergeordnete [EU-Beihilferecht](#) womit staatliche Zuschüsse für den EAP ohnehin nicht mehr erlaubt sind. Der Bahnanschluss ist kein Flughafenprojekt, sondern eine sinnvolle und notwendige Ergänzung des regionalen S-Bahnnetzes.

c. Zurückverschieben der Startrouten Lumel, Basud und Elbeg

Bei der im Vorstoss genannten Veränderung der Navigationsmethode wurden im Bereich südlich des Flughafens keine neuen Flugwege festgelegt. Eine Bilanz der Entwicklung nach Einführung der sogenannten RNAV-Verfahren für den Zeitraum vom 10. September 2014 bis 31. Januar 2016 wurde der Fluglärmkommission vom 17. März 2016 von der französischen Flugsicherungsbehörde vorgestellt. Die Ergebnisse zeigten auf, dass seither die Flugbahnen präziser geflogen werden und es zu der beabsichtigten Konzentration der Flugspuren kam. Zudem ergibt die Umweltstudie zu den neuen RNAV-Verfahren, die anfangs 2019 eingeführt wurden, dass in der Schweiz durch die präziseren Flüge neu ca. 1'700 Personen weniger mit Lärm belastet werden.

d. Limitierung der Südanflugquote auf 8%

Der Regierungsrat hat zum Postulat [2018/822](#) „Reduktion der Südländequote“ eine [Stellungnahme](#) abgegeben und sich bereit erklärt, den Vorstoss entgegenzunehmen. Da es sich bei den Südanflügen ausschliesslich um ein Sicherheitsthema handelt, müssen Anpassungen am heutigen Regime auch auf Grund von Sicherheitsabklärungen vorgenommen werden.

e. Anteil Frachtluftverkehr am Gesamtflugverkehr darf nicht mehr zunehmen

Der EAP ist auch auf die Luftfracht angewiesen. Dementsprechend beziehen die Lärmschutz-Massnahmen jeweils auch die Luftfracht mit ein. So ist die Luftfracht von der unter a. genannten Massnahme überproportional betroffen.

f. Überprüfung der Messdaten des EAP durch kantonale oder externe Fachstellen

Die Lärmmessstationen des Flughafens werden bereits heute von der METAS (Eidgenössisches Institut für Metrologie) alle zwei Jahre überprüft. Das Thema ist zudem in der Prüfung des [Lärmvorsorgeplans](#) aufgenommen (Audit des Lärmmess- und Flugspurenüberwachungssystems des Flughafens).

g. Die vorgenannten Vorgaben sollen als Handlungsanweisungen für VR-Vertreter BL gelten

Die vom Kanton Basel-Landschaft mandatierten EuroAirport-Verwaltungsräte sind mittels der Eigentümerstrategie mandatiert und nehmen in oben genannten Punkten innerhalb des Governance-Rahmens Einfluss. Eine Mandatierung via Gesetz erachtet der Regierungsrat als kontraproduktiv.

Der Regierungsrat ist überzeugt, mit der überarbeiteten Eigentümerstrategie einen wichtigen Beitrag zu den übergeordneten Zielen zu leisten. Diese sehen vor, dass einerseits der Verkehr am EAP möglichst umweltverträglich abgewickelt und die Wohnqualität in den flughafennahen Gemeinden so wenig wie möglich beeinträchtigt werden sollen. Andererseits gilt es auch das Geschäftsmodell und damit die Konkurrenzfähigkeit des EAP als binationaler Landesflughafen und wichtiger regionaler Wertschöpfungsfaktor sicherzustellen.

Alle im Text der parlamentarischen Initiative genannten Punkte a.-g. sind aus Sicht des Regierungsrates wie vorgehend erläutert bereits ausreichend adressiert, weshalb er den Vorstoss im bestehenden Governance-Rahmen als kontraproduktiv erachtet und die parlamentarische Initiative zur Ablehnung beantragt.