

Vorlage an den Landrat

Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2023

Partnerschaftliches Geschäft

2025/13

vom 14. Januar 2025

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.

Der Bericht der FLK ist dem Bericht des Regierungsrats als Beilage angefügt. Er ist 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.

An ihren Sitzungen am 25. Juni 2024 haben der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft mit gleichlautenden Beschlüssen die Mitglieder und Ersatzmitglieder der Fluglärmkommission für die Amtsperiode bis zum 30. Juni 2027 bestimmt.

2. Anmerkungen des Regierungsrates zum Bericht der FLK

2.1. Generell

Das Jahr 2023 war wiederum von einer Zunahme der Flugbewegungen als auch der Passagierzahlen am EuroAirport (EAP) geprägt. Insgesamt wurden 8,1 Millionen Passagiere und 88'125 Flugbewegungen (Starts und Landungen) gezählt. Das Wachstum des Verkehrsaufkommens lässt sich durch die Erholung der Luftfahrtbranche im Nachgang zur Covid-19-Pandemie erklären. Während in den Jahren 2020 und 2021 noch starke Restriktionen die Luftfahrt einschränkten, kam es ab Frühjahr 2022 zu einem Wiedererstarben des Flugverkehrs, so auch am EAP. Dennoch blieben sowohl das Passagier- als auch das Verkehrsaufkommen unter dem Niveau der Vor-Corona-Zeit, als im Jahr 2019 mit 9,1 Millionen Passagieren und 99'313 Flugbewegungen das bisher höchste Verkehrsaufkommen am EAP abgewickelt wurde.

Die Zunahme der Flugbewegungen fand ausschliesslich am Tag zwischen 06:00 und 22:00 Uhr statt. In den Nachtstunden, zwischen 22:00 und 06:00 Uhr, konnte hingegen ein leichter Rückgang verzeichnet werden. Diese Entwicklung schlug sich auch entsprechend in der Lärmbelastung nieder. Diese nahm am Tag wieder zu, während in der ersten und zweiten Nachtstunde eine Reduktion der Lärmemissionen festgestellt werden konnte.

Die Berichte der FLK zeigen umfassend auf, wie sich die Fluglärmsituation am EAP entwickelt hat und welche Themen in Bezug auf den Fluglärmschutz 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 früheren Berichten der FLK dargelegt, stellt sich dem Flughafen die Herausforderung, der Fluglärmbelastung in den Nachtstunden zu begegnen. Seit dem 1. Februar 2022 besteht aufgrund eines Vorstosses der Schweizer Delegation im Flughafenverwaltungsrat ein Verbot von geplanten Starts für gewerbliche Flüge zwischen 23:00 und 24:00 Uhr. Ebenfalls verboten wurden ab diesem Datum Starts und Landungen besonders lauter Flugzeuge ab 22:00 Uhr.

Der Fluglärmschutz in den sensiblen Nachtstunden hat für die beiden Regierungen eine hohe Priorität. Das Verbot von geplanten Starts nach 23:00 Uhr ist dazu eine geeignete Massnahme. Deren Umsetzung muss aber weiter optimiert werden, da die Fluglärmbelastung insbesondere in der ersten Viertelstunde nach 23 Uhr nach wie vor zu hoch ist. Aus dem Bericht der FLK geht allerdings hervor, dass im Jahr 2023 gegenüber dem ersten Jahr der Umsetzung des Verbots von geplanten Starts nach 23:00 Uhr Verbesserungen erzielt werden konnten. Unter Berücksichtigung des Zeitpunkts des Abhebens des Luftfahrzeugs von der Piste verzeichnete der EAP im Jahr 2023 insgesamt 780 Starts zwischen 23:00 und 24:00 Uhr, was gegenüber dem Vorjahr einer Abnahme um 25 % entspricht. Verschiedene Korrekturmassnahmen wie z.B. die Optimierung der Flugpläne haben zu diesem Ergebnis geführt. Allerdings haben in der gleichen Periode die Landungen wieder zugenommen. Die Lärmsituation zwischen 23:00 und 24:00 Uhr hat sich dennoch gegenüber dem Vorjahr verbessert. So wurden an allen Messstationen tiefere Lärmwerte gemessen, wenn auch in unterschiedlichem Ausmass. Zur Verbesserung der Lärmsituation beigetragen hat auch das Verbot von Starts und Landungen besonders lauter Flugzeuge ab 22:00 Uhr. Demnach konnten mehrere Luftfahrtunternehmen Maschinen, welche die neuen Standards nicht einhalten, nicht mehr einsetzen. Aufgrund von Vorverlagerungen von Starts infolge dem ab dem 1. Februar 2022 in Kraft gesetzten Verbot von geplanten Starts nach 23:00 Uhr hatte im Vorjahr die Verkehrsmenge als auch die Lärmbelastung insbesondere im Zeitfenster von 22:00 bis 23:00 Uhr zugenommen. Die Verkehrsmenge als auch die Lärmbelastung haben sich nun im 2023 insgesamt stabilisiert. Der Regierungsrat nimmt diese Entwicklungen und die Bestrebungen des EAP positiv zur Kenntnis.

Die Regierungen gehen einig mit der Forderung der FLK, den Fluglärmschutz in den sensiblen Nachtstunden weiter zu verstärken und die Lärmemissionen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr so zu reduzieren, dass die Belastung deutlich sinkt und keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte stattfinden. Die beiden Regierungen anerkennen dabei die Bestrebungen des EAP und begrüssen die per Januar 2024 wesentlich erhöhte Lärmabgabe für nach 22:00 Uhr durchgeführte Starts.

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 Knoten 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 erüieren.

Im Jahr 2023 lag die Südlandequote mit 13,8 % wiederum deutlich über unterem bzw. oberem Grenzwert von 8 bzw. 10 %. Die Quote hat dabei seit 2020 stetig und deutlich zugenommen. Im Jahr 2020 lag die Quote – bei sehr niedrigen Bewegungszahlen – bei 8,1 %. Die Zivilluftfahrtbehörden haben in den jeweils 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 und unterstützen die Erwartung der FLK, wonach von Seiten BAZL und Flughafen eine Auslegeordnung vorgenommen wird, um weitere Möglichkeiten aufzuzeigen, damit die festgelegten Schwellen für Südlandungen eingehalten werden können.

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 2023 umgesetzt werden konnten.

Die Arbeiten für die Entwicklung des neuen PPBE für die Periode 2024-2028 wurden im Verlauf des Jahres 2023 gestartet. Nicht abgeschlossene Arbeiten des PPBE 2018-2022 wurden in den neuen PPBE übernommen. Im Frühjahr 2024 fand zudem eine öffentliche Vernehmlassung statt. Dazu eingeladen war auch die Schweizer Bevölkerung. Entsprechende Übersetzungen auf Deutsch wurden zur Verfügung gestellt. Die beiden Regierungen werten diesen grenzüberschreitenden Einbezug als sehr positiv. Die Anliegen der Kantone konnten bereits zu einem früheren Zeitpunkt eingebracht werden. Es handelt sich dabei z. B. 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. 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. Der Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2023 werden zur Kenntnis genommen.

Liestal, 14. Januar 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Bericht FLK 2023

Landratsbeschluss

über den Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2023

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2023 wird zur Kenntnis genommen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: