

Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat

betreffend Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2024

2025/491

vom 21. Januar 2026

1. Ausgangslage

Basierend auf dem Bericht, den die Fluglärmkommission auftragsgemäss für das Jahr 2024 erstellt hat, nehmen die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt in ihren Vorlagen¹ zu fünf Themen Stellung.

Generell wird festgestellt, dass das Passagier- und Verkehrsaufkommen am EuroAirport im Jahr 2024 auf 8,9 Millionen Passagiere sowie 93 955 Flugbewegungen (Starts und Landungen) angewachsen ist und damit nur noch leicht unter den Werten des Rekordjahrs 2019 (9,1 Millionen Passagiere und 99 313 Flugbewegungen) liegt. Mit der höheren Verkehrsmenge, so heisst es in der Vorlage, «hat die Fluglärmbelastung im Vergleich zum Vorjahr zugenommen» – dies aber vorab tagsüber. In den Nachtstunden von 22 bis 24 Uhr sei die Lärmbelastung im Vorjahresvergleich aber insgesamt gesunken.

Die Anzahl Starts zwischen 23 bis 24 Uhr habe dank dem seit Februar 2022 bestehenden Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr weiter abgenommen. Damit habe der Flughafen eine wichtige Massnahme zum Fluglärmschutz in den sensiblen Nachtstunden umgesetzt. Es zeige sich aber, dass die Lärmbelastung in der Zeit zwischen 22 Uhr und 23:30 Uhr «noch zu wenig stark reduziert werden konnte» bzw. in dieser Zeit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte feststellbar seien. Die beiden Regierungen kommen daher zum Schluss, dass «aller Voraussicht nach weitere Betriebseinschränkungen insbesondere zwischen 22:00 – 24:00 Uhr erforderlich sind». Um dies zu erreichen, haben sie ein Schreiben an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gerichtet, das sich bei den französischen Flugverkehrsbehörden dafür einsetzen soll, dass die dafür notwendigen Verfahren eingeleitet werden.

Im Jahr 2024 lag die Südlandequote mit 11,9 % wiederum deutlich über den Grenzwerten von 8 % bzw. 10 %². Gegenüber den Vorjahren konnte aber erstmals eine Reduktion verzeichnet werden. Die Quotenüberschreitung sei gemäss den Zivilluftfahrtbehörden den «vorherrschenden meteorologischen Verhältnissen und den im Vergleich zu früheren Jahren vermehrten und länger anhaltenden Nordwindlagen geschuldet». Die beiden Regierungen nehmen die heutigen Verhältnisse bei den Südlandungen «insgesamt mit grosser Unzufriedenheit zur Kenntnis», so heisst es, und sie unterstützen die Fluglärmkommission in ihrer Erwartung, wonach von Seiten BAZL und Flughafen eine Auslegeordnung vorgenommen wird, damit die festgelegten Schwellen für die Südlandungen eingehalten werden können.

Die Anzahl der Direktstarts habe im Jahr 2024 auf 6,9 pro Tag zugenommen. Dieser Wert liegt unter der gemäss Direktstartvereinbarung massgebenden 8 Starts pro Tag. Die beiden Regierungen

¹ Die Vorlage an den Grossen Rat trägt die Geschäftsnummer [25.1690](#).

² Standardmässig wird der EuroAirport von Norden her angefliegen. Ein Anflug erfolgt dann von Süden her, wenn die Rückenwindkomponente einen Grenzwert von 5 Knoten übersteigt. Wenn aber mehr als 8 % der Anflüge von Süden her erfolgen, müssen die Gründe für die Überschreitung vertieft analysiert werden; bei mehr als 10 % müssen Massnahmen zu Verringerung des Wertes eruiert werden.

gen teilen aber die Befürchtungen der Fluglärmkommission, «dass dieser Wert ohne frühzeitige Massnahmen überschritten werden könnte».

Betreffend Lärmvorsorgeplan des EuroAirports schliesslich haben für die beiden Regierungen jene Massnahmen höchste Priorität, welche zu einer Verbesserung des Lärmschutzes in den Nachtstunden führen.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, den Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2024 zur Kenntnis zu nehmen.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Vorlage wurde an der Kommissionssitzung vom 15. Dezember 2025 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber beraten. Tobias Lüscher (Controlling Beteiligungen, VGD) und Mario Gabriel (Lärmschutzstelle Amt für Raumplanung, BUD) stellten das Geschäft vor.

2.2. Eintreten

Das Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission nahm die Berichterstattung wohlwollend zur Kenntnis. Auch wenn die Prozesse immer sehr langwierig seien, so könne man doch Verbesserungen feststellen. Zugleich wurde betont, dass der Lärmschutz weiterhin die nötige Beachtung erfordere. Dass es namentlich beim Startverbot ab 23 Uhr noch Verbesserungen brauche, wurde auch seitens Verwaltung und Regierungsrat betont. In diesem Sinne wurde lobend hervorgehoben, dass die beiden Regierungen weiterhin in dieser Thematik aktiv seien, was nicht zuletzt im erwähnten Schreiben an das BAZL zum Ausdruck komme. Die im Schreiben genannten Betriebseinschränkungen seien denn auch das stärkste Mittel zur Lärmreduktion.

In der Kommissionsberatung wurde auch erwogen, ob eine ablehnende Kenntnisnahme des Berichts der Fluglärmkommission diesem Schreiben Nachdruck verleihen könnte; diese Möglichkeit wurde nach den verschiedenen Voten, in denen weiterhin Beharrlichkeit in Sachen Lärmschutz angemahnt wurde, aber nicht weiter verfolgt.

Die beiden Fachreferenten hatten in der Kommission minutiös dargelegt, wie sich die Lärmsituation entwickelt und dabei verschiedene positive Aspekte hervorgehoben, die sich nicht zuletzt aus dem Startverbot nach 23 Uhr ergeben, aber auch die Probleme angeführt, die noch nicht zufriedenstellend gelöst sind – dies betrifft nicht zuletzt die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in den Nachtstunden. In der ersten Nachtstunde (22 bis 23 Uhr) würden diese Grenzwerte relativ gut eingehalten. Anders sei dies in der zweiten Nachtstunde (23 bis 24 Uhr) – wobei aber ebenfalls eine Reduktion des Lärms zu erkennen sei (wenngleich weniger auf der Süd- denn auf der Nordseite des Flughafens). Die Bemühungen des EuroAirports, den Lärm auf der Südseite zu reduzieren, seien aus verschiedenen Daten ablesbar. So sei feststellbar, dass die Südlandepiste ungeachtet der Windverhältnisse nur etwa zur Hälfte der Möglichkeiten genutzt werde – man könne also erkennen, dass der Flughafen so schnell als möglich auf Nordlandungen umstellt. Auch seien ab 22 Uhr praktisch durchgehend keine Flugzeuge mit hoher Lautstärke im Einsatz.

Ein Kommissionsmitglied hielt aber auch fest, dass es über die UEK-Thematik hinaus auch gelte, ein Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Interessen zu finden, etwa betreffend Arbeitsplätze. Auch der Vertreter des Regierungsrats sprach das Spannungsfeld zwischen Lärmbelastung und Verkehrserschliessung an. Andererseits wurde darauf hingewiesen, dass sich die Lärm- und Umweltsituation automatisch verbessern würde, wenn weniger geflogen würde.

Im Zusammenhang mit dem Nachtflugverbot wurde einerseits gefragt, welche Praxis bei verspäteten Flügen angewandt werde respektive andererseits, welche Bussen in solchen Fällen ausgesprochen werden. Ausnahme würden in der Regel dann erteilt, so teilte die Verwaltung nach Rückfrage mit dem EuroAirport mit, wenn das Flugzeug am EAP stationiert ist und am nächsten Morgen früh wieder abfliegt. In solchen Fällen werde oft eine Landung bis 00:30 Uhr zugelassen. Es sei aber auch schon zu Umleitungen gekommen. Die Entscheidung über die Ausnahmegewilligung liegt bei der zuständigen französischen Behörde (DSAC). 2024 habe es aus verschiedenen Gründen erhebliche Störungen im Flugverkehrskontrollsystem gegeben. Gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen sei die Anzahl der Ausnahmegewilligungen aber in einem ähnlichen Rahmen wie im Vorjahr gewesen (2024: 0,12 % der Flugbewegungen, 2023: 0,11 %). Betreffend Bussen wurde auf die Statistik der französischen Behörde (ACNUSA) verwiesen.

Angesprochen wurde auch den Ausbau des Euroairports in Zuge der vorgesehenen Aufhebung des Areals für die Leichtaviatik. Vorgesehen, so wurde diese Thematik beantwortet, seien Massnahmen, die mehr qualitativ, denn quantitativ ausgerichtet seien – etwa zur Verbesserung der Aufenthaltsgüte in den Terminals oder der Standplätze der Flugzeuge. Weniger, aber grössere Flugzeuge sollten optimalerweise einen Zuwachs an Passagieren auffangen. Tendenziell setzten die Fluggesellschaften zudem auf weniger lärmige Flugzeuge, so wurde gesagt, was die entsprechende Belastung senken sollte.

Schliesslich liessen die Ausführungen der beiden Fachleute erkennen, dass die im April und Mai 2026 geplante Sanierung der Hauptpiste die Lärmbelastung verlagern und in der Summe verringern werde.

3. Antrag an den Landrat

://: Die Umweltschutz- und Energiekommission beantragt dem Landrat mit 12:0 Stimmen ohne Enthaltungen, den Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2024 zur Kenntnis zu nehmen.

21.01.2026 / gs

Umweltschutz- und Energiekommission

Thomas Noack, Präsident

Beilagen

keine