

## Parlamentarischer Vorstoss

2026/5172

---

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	<b>EuroAirport: Wachstum mit Begrenzung</b>
Urheber/in:	Regula Streun-Schäfer
Zuständig:	—
Mitunterzeichnet von:	Ackermann, Fluri, Hagmann, Hasanaj, Heger, Mikeler, Müller, Oberholzer, Weber Killer, Zbinden, Zeller
Eingereicht am:	23. April 2026
Dringlichkeit:	—

---

1. Der EuroAirport (EAP) verzeichnete 2025 ein unvorhergesehenes Wachstum von plus 8% auf 9,6 Mio. beförderte Passagiere. Das Wachstum basiert vorwiegend auf dem Erfolg des Low Costers «Wizz Air». Es stellt sich die Frage, welches Wachstum und welche Destinationen für den Flughafen sinnvoll sind? Andererseits darf das Wachstum des EAP nicht losgelöst von der Lärmemissionen betroffener Baselbieter Gemeinden betrachtet werden. Die nächtlichen Lärmemissionen in der 2. Nachtstunde von 23:00-24:00 Uhr haben sich in den letzten Jahren, einerseits durch die Bündelung der Flugspur und andererseits dank den für die Fluggesellschaften einschneidende Bussen, deutlich verbessert. Trotzdem profitiert die Gemeinde Allschwil nur mit Verringerung von 1.5 dB (Dezibel) davon, weil die Starts aufgrund der Flugsicherung auf der Südrichtung zu erfolgen sind. Der nächste Fokus der Eigentümerstrategie liegt nun auf der Senkung der Immissionsgrenzwerte (IGW) in der ersten Nachtstunde. Die betrifft die Stunde von 22:00-23:00 Uhr.

Von Seiten EAP gilt die Devise: «Starten nach Süden, Landen von Norden». Diesem Grundsatz kann jedoch dann nicht Folge geleistet werden, wenn das Wetter nicht mitspielt, das heisst, wenn der Wind mehr als 5 Knoten aufweist, was aus Risiko- und Betriebssicht sowie gesetzlich den Nordanflug nicht erlaubt. Das hat zur Folge, dass die Südlandequote im letzten Jahr mit 12.9% den Grenzwert von 10% überschritten hat. Die Regierungen von Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben das BAZL aufgefordert, mit Frankreich über eine weitere Minimierung der IGW Überschreitungen zu verhandeln. Falls technisch möglich beispielsweise mit der Bündelung der Flugschneise über der nördlichen Grenzseite, also über dem Elsass, statt weiter südlich Allschwil zu tangieren. Im Weiteren steht auch die Massnahme eines früheren Nachtflugverbots mit geplanten Starts bis höchstens 22:30 Uhr im Raum. Da Paris bezüglich Betriebseinschränkung jedoch eine andere Meinung vertritt, müssen diese Forderungen erstmals mit der nötigen Vehemenz in Bern platziert werden.

2. Ab April 2026 wird der EAP in Zyklen über 7 Jahre saniert, optimiert und mit einem modernisierten Gate Süd erweitert. Dies alles mit dem Ziel der Steigerung der Dienstleistungsqualität. Die Sa-

---

nierung der Hauptpisten 15/33 (Nord-Süd-Piste) erlaubt es zukünftig, dass grössere Flugzeug landen und starten können. Diese fassen mehr Passagiere und die Flugbewegungen würden damit nur marginal steigen. Ob dem sich wirklich so verhalten wird, liegt in der Hoheit des Flughafens, der die Flugbewegungen mit operativen Einschnitten selber steuern kann. Da es sich beim kommerziellen Flugverkehr um einen öffentlichen Verkehr handelt, kann ein Flughafen hingegen einer Fluggesellschaft nicht verbieten, einen zusätzlichen Flug über Basel abzuwickeln. In dieser Hinsicht besteht ein Zulassungszwang. Dem EAP ist keine Limite an Flugbewegungen gesetzt. Ohne Begrenzung besteht die Gefahr, dass die Zahl der Passagiere doppelt so schnell wächst wie das BIP.

3. Im Bericht der Risikoanalyse für den Flughafen Basel-Mulhouse wurde ein hypothetischen Szenario 2032+ mit 125'000 Flugbewegungen zugrunde gelegt, damit ein Szenario mit absoluten Extremwerten in das Gutachten einfluss. Die Zahl ist rein hypothetisch, denn aufgrund der aktuellen Infrastruktur am EAP würde eine solche Zahl gar nicht erreicht werden können. Hingegen rechnet das Prognoseszenario 2032 mit einer Zunahme um 29% auf 100'983 Flugbewegungen gegenüber dem Ist-Szenario 2022 mit 78'513. Im bisherigen Rekordjahr 2025 lassen sich 94'506 Flugbewegungen verzeichnen.

Der EAP möchte kein grenzenloses Wachstum, sondern bevorzugt einen vernünftigen Weg, der sowohl Nachfrage und volkswirtschaftlichen Nutzen als auch das Schutzbedürfnis der Bevölkerung berücksichtigt, vor allem in den heiklen Nachtstunden.

**Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um folgende Prüfung und schriftliche Berichterstattung:**

**a. Damit die Lärmemissionen zukünftig am Tag aber auch in der Nacht nicht überhandnehmen, wird der Regierungsrat ersucht, zusammen mit den Verantwortlichen des Flughafens, unter Beibehalt des jetzigen Grenzwertes, mögliche Zielerreichungsmodelle beispielsweise über eine Lärm- und CO<sub>2</sub>-Plafonierung vorzulegen.**

**b. Gibt es eine maximale Anzahl von Flugbewegungen pro Jahr, die nach Ansicht der Regierung nicht überschritten werden sollte bzw. in jedem Fall aus Sicht der betroffenen Bevölkerung nicht überschritten werden dürfte?**

**c. Wie beurteilt der Regierungsrat eine maximale Anzahl Flugbewegungen von 110'000 pro Jahr? Dies würde bei Bedarf eine gewisse Zunahme der Flüge erlauben, aber gleichzeitig der Bevölkerung die Sicherheit geben, dass eine Lärm-«Schmerzgrenze» bzw. ein maximales Quantum nicht überschritten wird.**