

Bericht der Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission an den Landrat

betreffend Sammelvorlage zu den Postulaten 2018/593 «Risikoanalyse für den EuroAirport» sowie 2018/727 «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!»

2025/596

vom 22. April 2026

Das Wichtigste in Kürze	
Inhalt der Vorlage	Zwei Postulate von 2018 forderten angesichts steigender Passagierzahlen am EuroAirport die Aktualisierung der Risikoanalyse sowie eine vertiefte Umweltprüfung. Dies insbesondere mit Blick auf zunehmende Lärm- und Gesundheitsbelastungen in dichter besiedelten Gebieten und Veränderungen im Flugbetrieb (z. B. mehr Südstarts/-landungen, veränderter Flottenmix). Zudem wurde eine mögliche Verletzung des Espoo-Abkommens geltend gemacht. Eine aktualisierte Risikoanalyse kam zum Ergebnis, dass trotz gestiegenem Verkehrsaufkommen keine höheren Risikoindikatoren festgestellt werden konnten. Sowohl das Einzelrisiko als auch das Gruppenrisiko liegen im akzeptablen bzw. tolerablen Bereich. Risikominde-rungsmassnahmen hätten nur marginale Wirkung. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde vom BAZL abgelehnt, da betriebliche Optimierungen wie RNAV-Verfahren nicht als neue, erheblich grenzüberschreitende Vorhaben im Sinne des Espoo-Abkommens gelten. Der Regierungsrat bewertet die Resultate insgesamt positiv, erkennt jedoch weiterhin Handlungsbedarf, insbesondere im Bereich der nächtlichen Lärmbelastung. Trotz bereits eingeführter Einschränkungen (z. B. Startverbot nach 23 Uhr) sollen zusätzliche Massnahmen geprüft werden.
Beratung Kommission	Die Vorlage war in der Kommission unbestritten. Für die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission stellen Fluglärm und Sicherheitsfragen nach wie vor ein drängendes Problem dar. Die wetterbedingte Zunahme an Südlandungen entwickelt sich dabei nach Ansicht mehrerer Kommissionmitglieder zu einem ebenso grossen Störfaktor wie Lärmereignisse in den späten Nacht- oder frühen Morgenstunden, wenn auch konstatiert wurde, dass es zu spürbaren Verbesserungen beim Abflugregime als auch beim Nachtlärm gekommen sei. Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung und den angefügten Mitbericht der Umweltschutz- und Energiekommission verwiesen.
Beschluss der Kommission	Die Kommission hat die Postulate 2018/593 und 2018/727 einstimmig mit 13:0 Stimmen abgeschrieben. Der Beschluss bestätigt die im Mitbericht der Umweltschutz- und Energiekommission dargelegten Befunde

1. Ausgangslage

In zwei Postulaten machte Landrätin Rahel Bänziger im Jahr 2018 auf den Umstand aufmerksam, dass die Passagierzahlen am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) ständig wachsen und somit Umwelt- als auch Sicherheitsrisiken zunehmen. Im einen Postulat wurde moniert, dass die letzte Risikoanalyse des EAP aus dem Jahre 2001 stamme und nicht mehr den heutigen Betriebsverhältnissen entspreche. Die Südlandungen (ILS 33) hätten seither deutlich zugenommen und Veränderungen in Flottenmix, Pistenbenützungsquoten und Flugroutenführung würden sich auf das Gruppenrisiko in den überflogenen Siedlungsgebieten auswirken. Die Postulantin forderte deshalb den Regierungsrat auf, «über seine Vertreter im EAP-Verwaltungsrat nachdrücklich und dringlich eine aktuelle Risikoanalyse zu verlangen. Die neue Risikoanalyse solle nicht die durchschnittliche Bevölkerungsdichte, sondern die lokale Dichte miteinbeziehen und auf dem gegenwärtigen Flottenmix, der gegenwärtigen Pistenbenützungsquoten und den realen Flugrouten beruhen.»

Das zweite Postulat legte – unter denselben Voraussetzungen – den Fokus auf die Verschiebung der Südstarts-Flugroute nach Süden, was zu einer zunehmenden Lärmbelastung von immer dichter besiedeltem Gebiet (Ortskern Allschwil, westlicher Siedlungsrand von Binningen) führt. Dies verletze das «Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Raum» (Espoo). Der Regierungsrat wird deshalb aufgefordert, dringlich die Einhaltung des Espoo-Abkommens und eine Umweltverträglichkeitsprüfung einzufordern. Zudem soll geprüft und berichtet werden, wie die Bevölkerung vor zunehmenden Fluglärm und gesundheitlichen Risiken geschützt werden kann.

- *Postulat «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» (2018/727)*

Der Regierungsrat hielt 2019 in seinem ersten Bericht zum Postulat 2017/727 fest, dass das Espoo-Abkommen nur bei neuen Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen gilt. Anders als der Bau von Flughäfen falle die Optimierung des bestehenden Flugbetriebs wie die Einführung satellitengestützter RNAV-Verfahren¹ am EuroAirport nicht darunter. Da der Landrat dies als ungenügend erachtete und den Vorstoss stehen liess, bat der Regierungsrat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) nachträglich um eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Das BAZL lehnte ab mit der Begründung, die RNAV-Verfahren dienten der besseren Führung der Flüge über weniger dicht besiedeltes Gebiet und führten weder zu neuen noch zu erheblichen grenzüberschreitenden Umweltwirkungen.

- *Postulat «Risikoanalyse für den EuroAirport» (2018/593)*

Im Zuge der Flughafenerweiterung 1998 liessen die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft eine Risikoanalyse zum externen Risiko (Gefährdung unbeteiligter Dritter) am EuroAirport erstellen (2000/2001). Im Rahmen des Postulats wurde diese Analyse aktualisiert. Untersucht wurden die heutigen Risiken aufgrund einer höheren Verkehrsmenge, mehr Süd-Starts und -Landungen sowie grösserer Flugzeuge, dies inklusive verschiedener Zukunftsszenarien. Die Studie kommt zum Schluss, dass – trotz methodischer Anpassungen – keine höheren Risikowerte als in der «Risikoanalyse 2000» resultieren.

Das Einzelrisiko befindet sich in allen Szenarien unter dem Richtwert; auch das Bundesamt für Zivilluftfahrt bestätigt, dass für Einzelpersonen kein unannehmbares Risiko besteht. Das Gruppenrisiko befindet sich im tolerablen bzw. akzeptablen Bereich.

Nach dem ALARP-Prinzip² wären bei tolerablem Risiko zwar Minderungsmassnahmen zu prüfen, doch hätten zusätzliche Massnahmen am EAP nur marginale Wirkung. Ein weiteres deutliches Senken des Gruppenrisikos ist unter sinnvollen Betriebsbedingungen nicht möglich.

Laut BAZL ist das Gruppenrisiko vergleichbar mit bzw. leicht unter jenem des Flughafens Zürich.

¹ RNAV: Die Flächennavigation ermöglicht die Navigation eines Flugzeugs entlang eines beliebigen gewünschten Flugpfads.

² ALARP: «As low as reasonably practicable» (so niedrig wie vernünftigerweise praktikabel)

Der Regierungsrat bewertet es positiv, dass – trotz methodischer Anpassungen – keine höheren Risiken als in der «Risikoanalyse 2000» festgestellt wurden und dass die Flugrouten dank RNAV am EuroAirport wieder über weniger dicht besiedeltes Gebiet führen. Gleichzeitig will er die Eigentümerstrategie konsequent weiterverfolgen: Der Flughafen soll möglichst umweltverträglich betrieben, die Wohnqualität geschützt und zugleich seine Wettbewerbsfähigkeit als binationaler Landesflughafen gesichert werden. Als Beispiel für eine Einflussnahme nennt der Regierungsrat das seit 1. Februar 2022 geltende Verbot geplanter Starts nach 23 Uhr. Dennoch werden zwischen 22:00 und 23:30 Uhr weiterhin Lärmgrenzwerte überschritten. Der Regierungsrat hält daher zusätzliche Betriebseinschränkungen zwischen 22:00 und 24:00 Uhr für nötig und hat sich dazu gemeinsam mit Basel-Stadt im November 2025 an das Bundesamt für Zivilluftfahrt gewandt, damit entsprechende Verfahren bei den französischen Behörden eingeleitet werden. Damit beantragt der Regierungsrat die Abschreibung der beiden Postulate.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission behandelte die Vorlage an ihrer Sitzung vom 6. März 2026 im Beisein von Regierungsrat Thomi Jourdan, VGD-Generalsekretär Olivier Kungler sowie Tobias Lüscher, Controller Beteiligungen in der VGD. Der EuroAirport war durch Flughafen-Direktor Tobias Markert und Verwaltungsratsvizepräsident Raymond Cron vertreten. Die Behandlung des Postulats wurde am 20. März 2026 abgeschlossen.

In ihrer Beratung legte die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission den Fokus auf das Postulat «Risikoanalyse für den EuroAirport» (2018/593). Die Umweltschutz- und Energiekommission wurde damit beauftragt, einen Mitbericht zum Postulat «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» (2018/727) zu verfassen (siehe Anhang).

2.2. Eintreten

Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

2.3. Detailberatung

Für einzelne Kommissionsmitglieder stellen Fluglärm und Sicherheitsfragen nach wie vor ein drängendes Problem dar, an das sie täglich mehrmals erinnert würden. Die wetterbedingte Zunahme an Südlandungen entwickelt sich dabei nach Ansicht mehrerer Kommissionmitglieder zu einem ebenso grossen Störfaktor wie Lärmereignisse in den späten Nacht- oder frühen Morgenstunden, wenn auch konstatiert wurde, dass es zu spürbaren Verbesserungen beim Abflugregime als auch beim Nachtlärm gekommen sei. Da die Postulate nach Ansicht der Kommission so ausführlich wie kompetent beantwortet wurden, beschloss die Kommission deren Abschreibung, ohne dass damit das Problem aus der Welt geschafft wäre.

– Risiko im tolerablen bis akzeptablen Bereich

Der Fokus der Kommissionsberatung lag auf der 2001 erstmalig durchgeführten Risikoanalyse für den EuroAirport bzw. der Neuauflage von 2024. Ziel der Analyse war eine objektive Darstellung der mit dem Flugbetrieb verbundenen Risiken für unbeteiligte (nicht am Flugverkehr teilnehmende) Personen unter Anwendung anerkannter Methoden. Dabei wurden die heutige höhere Verkehrsmenge, die Zunahme von Südstarts und Südlandungen sowie der Trend zu grösseren Flugzeugen berücksichtigt. Zusätzlich wurden mögliche zukünftige Entwicklungen des Flughafens einbezogen. Für ein hypothetisches Extremszenario mit dem Zeithorizont 2032+ wurde von 125'000 Flugbewegungen ausgegangen, obwohl eine solche Zahl laut Direktion mit der aktuellen Infrastruktur nicht erreichbar wäre. Dies entspräche einer Zunahme gegenüber heute um mehr als ein Drittel. Die Ergebnisse zeigen, dass das individuelle Risiko, bei einem Flugunfall tödlich verletzt zu werden, nur auf dem Flughafengelände einen bestimmten Richtwert erreicht – nämlich einmal in

33'333 Jahren. Dieser Wert wird ausserhalb davon in keinem Szenario überschritten. Selbst im unrealistischen Zukunftsszenario 2032+ wird ein tieferer Risikoschwellenwert an der Landesgrenze nur knapp erreicht. Insgesamt bewegen sich die Risiken gemäss Direktion somit im tolerablen bis akzeptablen Bereich, sowohl beim Einzel- als auch beim Gruppenrisiko. Für die Region Allschwil bedeutet dies, dass das lokale Risiko unterhalb des Gesamtrisikos des gesamten Untersuchungsgebiets liegt, womit auch die im politischen Vorstoss geforderte Berücksichtigung des lokalen Risikos erfüllt wurde.

Ein Kommissionsmitglied bat mit Verweis auf eine Studie des Bundesamts für Bevölkerungsschutz (BABS), wonach weltweit gesehen alle 100 Jahre ein Grossraumflugzeug über Siedlungsgebiet abstürzt, um eine Einordnung hinsichtlich des Risikos am EAP. Laut der Flughafenvertreter bewegte sich die Eintretenswahrscheinlichkeit in der Grössenordnung von 10^{-5} oder 10^{-6} in einem extrem tiefen Bereich. In der Luftfahrt herrsche die Safety First-Strategie. Ist – als oberste Priorität – das Luftfahrzeug sicher, geschehe auch am Boden nichts.

– *Umweltverträglichkeit: Korrektur und Verbesserung dank politischem Druck*

Ergänzend zum Mitbericht der Umweltschutz- und Energiekommission [siehe Anhang] stellte sich für ein Mitglied die Frage, ob es angesichts der abschlägigen Haltung von BAZL und BAFU nicht möglich wäre, eine eigene Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen, ähnlich der von den Kantonen angestossenen Risikoanalyse. Die Direktion vermutete jedoch, dass die Ergebnisse einer solchen Prüfung nicht anders ausfallen würden als jene UVP, die der französische Staat bereits 2019 in Auftrag gegeben hatte. Dabei wurde festgestellt, dass die – dank der Einführung des Flächennavigationsverfahrens RNAV 2019 erfolgte – Verschiebung der Flugspuren nach Süden lediglich marginal ausfalle und somit praktisch keine Veränderung zulasten der Schweiz festzustellen sei. Durch die Konzentration der Flugspuren sind wenige Personen minim stärker betroffen, da der Flugstrahl kompakter geworden ist. Die Vertreter des EAP verdeutlichten, dass es dafür keine UVP brauche und es ohnehin die Bestrebung sämtlicher Akteure des Flughafens sei, die fluglärmbezogene Lebensqualität zu verbessern. Eine UVP würde hingegen viel Arbeit generieren und vermutlich zu einer Verstimmung im binationalen Gefüge führen. Vielmehr gelte es, konkrete Anstrengungen zu unternehmen, um die Anzahl Starts zwischen 22 und 24 Uhr weiter zu reduzieren und dafür zu schauen, dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) über dem schweizerischen Hoheitsgebiet nicht überschritten werden. Das sukzessive Aufbauen politischen Drucks führte letztlich zu Korrekturen und somit zur heutigen, deutlich verbesserten Situation.

Die VGK-Mitglieder bestätigten die im Mitbericht der Umweltschutz- und Energiekommission dargelegten Befunde und kamen überein, dass das Postulat 2018/727 abgeschrieben werden könne.

– *Verbesserungen beim Fluglärm – aber mehr ist möglich*

Die Vertreter des EAP verdeutlichten, dass die trinationale Region bezüglich Passagierzahlen ein Wachstumspotential aufweise, das es beispielsweise in Genf und Zürich nicht mehr gebe. Mit 8 % war das Wachstum im letzten Jahr signifikant. Gleichzeitig konnten punkto Lärmmenge massgebliche Verbesserungen erreicht werden, die allerdings für die Menschen im Norden deutlich spürbarer sind als für jene im Süden (Allschwil), wo die Reduktion lediglich 1,5 dB betrug. Besonders erfreulich sei der 95-prozentige Lärm-Rückgang bei Verlassen der Parkposition nach 23 Uhr, bei den Take Offs waren es 2025 minus 74 %.

Abflüge nach 23 Uhr gebe es im Schnitt nur noch 1,2 pro Tag. Für kommerzielle Airlines sei es – aufgrund der Gebühren – schlicht zu teuer geworden, geplant jenseits von 22 Uhr zu fliegen. Nahe 23 Uhr liegt die Gebühr achtmal höher als um 22 Uhr. Laut EAP wird an diesem Ansatz festgehalten: Ein Wachstum werde es somit nur tagsüber geben, aber auch das nicht grenzenlos. Cargo-Airlines, für die es aus operationellen Gründen sehr schwierig ist, früher zu fliegen, werden mit finanziellen Anreizen dazu angeregt, Anstrengungen in diese Richtung zu erbringen.

Zwecks einer Verbesserung der Situation forderten die Regierungen beider Basel das BAZL dazu auf, mit Frankreich Verhandlungen aufzunehmen, um die Immissionsgrenzwert-Überschreitungen zu minimieren. Man kommt dabei vermutlich nicht um Betriebseinschränkungen auch zwischen 22

und 23 Uhr herum, zum Beispiel mittels eines Verbots geplanter Starts bereits ab 22:30 Uhr. Rasche Veränderungen seien aber nicht zu erwarten. Für den EAP-Vertreter wäre die Lärmplafonierung ein geeignetes Instrument. Dieses beinhaltet die Festlegung eines bestimmten Lärmvolumens, das in einem Jahr ausgeschöpft werden kann. Allerdings würde die Einführung Anpassungen des französischen Rechts bedingen. Die Begrenzung der Flugbewegungen hingegen sei ein zu starres Mittel, da der technische Fortschritt es heutzutage ermögliche, mit derselben Lärmmenge mehr Flüge durchzuführen. Trotzdem sei es Ziel des EAP, die Zahl der Personen, die von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) betroffen sind, auf null zu senken. Einer erzwungenen Reduktion der Flugbewegungen sei stets auch eine Betrachtung über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens gegenüberzustellen, gaben die Flughafenvertreter zu bedenken.

– *Besserer Modalsplit zwecks Senkung der CO₂-Emissionen angestrebt*

Unter Berücksichtigung eines umfassenderen Risikobegriffs beschäftigte die Kommission auch die CO₂-Thematik. Die EAP-Vertreter gaben zu bedenken, dass die grösste Menge an CO₂ (nämlich 56 %) durch die landseitige Erreichbarkeit (v. a. Individualverkehr) verursacht wird. 31 % stammen von startenden und landenden Flugzeugen (Rollen, Start, Steigflug und Landeanflug bis/ab 3'000 Fuss). Im Jahr 2025 betragen die Gesamtemissionen 172'000 Tonnen CO₂. Um eine Verbesserung zu erreichen, wäre eine Stärkung der ÖV-Anbindung aus Schweiz, Frankreich und Deutschland das kurz- und mittelfristig anzustrebende Ziel. Vorrangig bleibt dabei, trotz einer Sistierung der finanziellen Beteiligung durch den französischen Staat, die Bahnanbindung. Diese wäre nötig, um den im Vergleich zu anderen Flughäfen (z. B. Zürich mit über 50 %) tiefen Modalsplit am EAP (33 % ÖV) nach oben zu bringen. In der Zwischenzeit werden laut den EAP-Vertretern weitere Schritte zur Dekarbonisierung der landseitigen Erreichbarkeit unternommen (z. B. Preissteigerung beim Kurzzeitparking). Allerdings wünschten sich einige Kommissionsmitglieder auch eine deutliche Steigerung der Attraktivität beim Parking, da vom Auto aus, je nach Position, der Terminal nur über lange, unbeleuchtete und ungeschützte Fusswege erreichbar ist. Ein neues, aber noch zu bewilligendes Parkhaus mit rund 2'500 Parkplätzen soll hier Abhilfe schaffen. Es handle sich dabei laut den EAP-Vertretern um ein Abwägen, da man das Parkangebot wegen des Modalsplits nicht zu attraktiv gestalten möchte.

– *Zunahme an Südlandungen entwickelt sich zum grössten Problem*

Für betroffene Personen aus umliegenden Gemeinden im Süden entwickelt sich die Überschreitung des Schwellenwerts für Südlandungen zur wichtigsten Quelle des Problems. Die ILS-33-Landequote³ betrug im letzten Jahr 12,9 %. Ein Kommissionsmitglied gab zu bedenken, dass sich dieser Wert bei steigendem Flugvolumen in absoluten Zahlen nochmals deutlicher auswirke. Als Vorteil wirke sich immerhin aus, dass die Flugzeuge nicht nur moderner und dadurch leiser sind, sondern auch grösser werden und somit mehr Passagiere fassen können. Dadurch steigt die Anzahl Flugbewegungen nur marginal.

Der erste Schwellenwert bei den Südanflügen liegt bei 8 %. Ist der zweite Schwellenwert (10 %) erreicht, müssen Schritte zur Reduktion eingeleitet werden. Trotz fortdauernder Überschreitung bestehen jedoch laut den EAP-Vertretern derzeit keine vertretbaren Massnahmen zur Einhaltung der festgelegten Nutzungsquoten.

Die Zunahme an Südlandungen ist laut den Flughafenvertretern auf höhere Gewalt in Form einer Veränderung der Windverhältnisse zurückzuführen. Ein Kommissionsmitglied fragte sich, ob es angesichts dieser Gegebenheit sinnvoll sei, weiterhin an alten Schwellenwerten festzuhalten, die nur dazu führen, dass sie vermehrt überschritten werden. Davon rieten sowohl die Flughafenvertreter als auch die Direktion ab: Sind die Werte einmal erhöht, wäre es beinahe unmöglich, sie wieder zu senken; der Druck würde abnehmen und die höheren Werte würden eher akzeptiert.

Laut der Direktion zeigen Untersuchungen, dass zur Einhaltung der Vorgabe von maximal 10 % Südlandungen eine Erhöhung der zulässigen Rückenwindkomponente auf 9 Knoten nötig wäre –

³ Ein Anflugverfahren, bei dem Flugzeuge am EAP mithilfe des Instrumentlandesystems (ILS) auf der nach Nord-Nordwest ausgerichteten Piste 33 landen (Richtung 330°).

nahezu doppelt so viel wie heute. Aus Sicherheits- und Betriebsgründen gelten jedoch Werte über 5 Knoten als kaum realistisch, da das Pistensystem am EuroAirport bereits stark ausgelastet ist und das Risiko für Durchstartmanöver vergleichsweise hoch liegt. Die EAP-Vertreter schlugen stattdessen vor, die Auswirkungen moderat erhöhter Werte (z. B. 7 Knoten) mittels Sicherheitsanalyse zu prüfen. Aufgrund der langen Piste und der dafür ausgelegten Flugzeuge erscheint dies grundsätzlich machbar, wobei am EAP bereits heute überdurchschnittlich hohe Rückenwindwerte im Vergleich zu anderen Flughäfen genutzt werden.

– *Qualität der Dienstleistung geht vor Quantität der Flughafeninfrastruktur*

Der EuroAirport wurde im letzten Jahr mit einem unvorhergesehenen Wachstum von 8 % auf 9,6 Mio. beförderte Passagiere konfrontiert, was vor allem auf den Erfolg des Low Costers «Wizz Air» zurückzuführen ist. Diese Entwicklung trifft, laut den Flughafenvertretern, auf eine einigermaßen altgediente Infrastruktur des Flughafens, die noch aus dem Jahr 2003 stammt und auf rund 50-plätzig Flugzeuge ausgelegt ist, von denen es heute am EAP aber fast keine mehr gibt. Da die Flugzeuge grösser werden und mehr Passagiere fassen, ergibt dies – bei konstant hoher Auslastung – keine direkte Korrelation mit dem Lärm, da dadurch die Anzahl Bewegungen weniger schnell wachsen. Trotzdem müsse der heutige Terminal ausgebaut werden, da das Passagieraufkommen mittlerweile zu gross ist. Dabei gehe es laut den Flughafenvertretern um die Verbesserung der Qualität der Dienstleistung, jedoch nicht um die Vergrösserung der aviatischen Infrastruktur. Die Anzahl der Flugzeugstandplätze als limitierender Faktor, die sich zwischen 30 und 40 bewegen und sehr gut ausgelastet sind, soll in dieser Grössenordnung bestehen bleiben. Auch seien keine zusätzlichen Cargo-Standplätze geplant.

Der EuroAirport verfügt über eine einzelne, allerdings sehr lange Hauptpiste, wobei die Kapazität hauptsächlich durch Terminal und Standplätze begrenzt ist. Die Piste selbst erlaubt theoretisch 25 bis 30 Flugbewegungen pro Stunde, deutlich mehr als aktuell genutzt. Aufgrund von Betriebszeiten, Turnaround-Zeiten und ungleichmässiger Verkehrsverteilung bleibt diese Kapazität jedoch rein theoretisch.

Zudem müsse man sich die Frage stellen, welches Wachstum und welche Destinationen für den Flughafen sinnvoll seien. Derzeit dominieren am EuroAirport die sogenannten «friends and family»-Destinationen Pristina und Istanbul. Vorrangiges Ziel sei auch hier das «qualitative Wachstum». Mit anderen Worten: Der EAP sollte vor allem dort wachsen, wo der Region – und nicht nur den Low Costern – der grösste Mehrwert winkt.

Einzelne Mitglieder stellten weitere Vorstösse in Aussicht, um zu signalisieren, dass die Politik an zusätzlichen Verbesserungen interessiert und bereit ist, den Druck aufrechtzuerhalten. Die Direktion gab zu bedenken, dass sie – wie auch die beiden Baselbieter Vertreter im 16-köpfigen Verwaltungsrat – auch ohne die Eingabe weiterer Vorstösse grundsätzlich das gleiche Ziel verfolge.

3. Beschluss der Kommission

://: Mit 13:0 Stimmen schreibt die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission die Postulate 2018/593 «Risikoanalyse für den EuroAirport» sowie 2018/727 «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» ab.

22.04.2026 / mko

Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission

Lucia Mikeler Knaack, Präsidentin

Beilage

– Mitbericht der Umweltschutz- und Energiekommission

Mitbericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat

betreffend Sammelvorlage zu den Postulaten 2018/593 «Risikoanalyse für den EuroAirport» sowie 2018/727 «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!»

2025/596

vom 22. April 2026

1. Ausgangslage

Alt Landrätin Rahel Bänziger reichte im Jahr 2018 zwei thematisch verwandte Vorstösse zum EuroAirport ein, welche der Regierungsrat in der Sammelvorlage 2025/596 gemeinsam beantwortet. Die Postulantin wollte einerseits, dass der Regierungsrat «nachdrücklich und dringlich eine aktuelle Risikoanalyse verlangen» solle. «Massive Veränderungen» beim Flottenmix, bei den Pistenbenützungsquoten und bei der Flugroutenführung, aber auch das Bevölkerungswachstum seien in einer entsprechenden Analyse von 2001 nicht berücksichtigt bzw. nicht korrekt erfasst – diese Faktoren wirkten sich aber «zwangsläufig auf das Gruppenrisiko in den überflogenen Siedlungsgebieten aus».

Ein zweites, für diesen Mitbericht massgebliches Postulat (Geschäftsnummer 2018/727) verlangt, dass die Einhaltung des [Espoo-Abkommens](#) betreffend Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) im grenzüberschreitenden Rahmen «nachdrücklich und dringlich» eingefordert wird. Zugleich wird eine «längst fällige Umweltverträglichkeitsprüfung inklusive Risikoanalyse verlangt», die auch «den gesundheitlichen Aspekten Rechnung tragen» soll. Die Einführung eines neuen Navigationsverfahren (RNAV) im Jahr 2014 habe dazu geführt, dass sich die Flugkurven bei den Südstarts nach Süden bzw. direkt über den Ortskern von Allschwil oder den westlichen Siedlungsrand von Binningen verschoben hätten. Diese grenzüberschreitende Verschiebung der Lärmbelastung verletze das erwähnte Espoo-Abkommen. Weiter wird der Regierungsrat aufgefordert, zu prüfen, wie er die Bevölkerung «anderweitig vor dem zunehmenden Fluglärm und den gesundheitlichen Risiken schützen» will. Die Postulantin betont, dass «das Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen und Diabetes rund um die drei Schweizer Landesflughäfen signifikant höher ist als anderswo».

Der Landrat hat das Postulat 2018/727 auf Antrag seiner Umweltschutz- und Energiekommission am 11. Juni 2020 nach einer ersten Berichterstattung des Regierungsrats [stehen gelassen](#).

Der Regierungsrat habe das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) nach dem genannten Entscheid des Landrats «dringlich darum gebeten, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen», heisst es nun im zweiten Bericht vom 16. Dezember 2025. Dieses sei aber zum Schluss gekommen, dass es sich beim angesprochenen Navigationsverfahren «aus Umweltsicht um eine Massnahme zur Verbesserung der schon vorher bestehenden Absicht zur Führung der Flüge über möglichst wenig dicht besiedeltes Gebiet handelt». Dieses Ziel konnte nach Ansicht des BAZL «nach einigen anfänglichen Problemen weitgehend erreicht werden». Weil neue erhebliche grenzüberschreitende und nachteilige Umweltwirkungen also «weder absehbar waren, noch eingetreten» seien (bzw. korrigiert wurden), sei die Durchführung einer grenzüberschreitenden UVP gemäss Espoo-Konvention «nicht geboten».

Trotz der grundsätzlich positiven Ergebnisse betreffend Risikoanalyse und Umweltverträglichkeitsprüfung ist es dem Regierungsrat ein grosses Anliegen, weiterhin «darauf hinzuwirken, dass der Verkehr am EAP möglichst umweltverträglich abgewickelt wird». Dabei wird auf jüngste

Forderungen der Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt für weitergehende Massnahmen zur Einhaltung der Lärmbelastung in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 23.30 Uhr verwiesen (Schreiben ans BAZL vom 11. November 2025).

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen. Die Geschäftsleitung des Landrats hat sie federführend an die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission und zum Mitbericht – schwerpunktmässig mit Blick auf das Postulat 2018/727 – an die Umweltschutzkommission überwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Umweltschutz- und Energiekommission hat die Vorlage bzw. den ihr zugewiesenen Teil der Vorlage an ihren Sitzungen vom 2. Februar und 16. März 2026 beraten, dies im Beisein von Isaac Reber, Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD), und Katja Jutzi, Generalsekretärin der BUD (anwesend am 16. März 2026). Tobias Lüscher, bei der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion zuständig für das Controlling der Beteiligungen, hat die Vorlage am ersten Termin präsentiert. Regierungsrat Thomi Jourdan, Vorsteher der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion, hat auf eine Teilnahme verzichtet.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission nahm die Bemühungen und die Erfolge im Kampf gegen die Lärmbelastung anerkennend zur Kenntnis und lobte diesbezüglich die aktive Rolle der Behörden. Dennoch wurde betont, dass die im Postulat verlangte Umweltverträglichkeitsprüfung weiterhin nicht durchgeführt worden sei. Auch sei die «vorgelagerte» Frage, ob es eine UVP brauche, für die fachliche Beurteilung durch die Kommission noch zu wenig abgeklärt. Wenn es eine UVP brauche, so müsse dieses Verfahren eben – ohne dass mit der Forderung bereits Ergebnisse vorweg genommen werden sollten – durchgeführt werden.

Der Referent bestätigte, dass die Forderung nicht eingelöst sei, nachdem das entsprechende Ersuchen vom BAZL abschlägig beantwortet wurde. In der Beratung betonte er aber zwei Dinge: Einerseits wurde 2018 vor der Einführung neuer RNAV-Prozeduren eine UVP nach französischem Recht durchgeführt – sie kam zum Schluss, «dass sich die Lärmbelastung nicht wesentlich ändert» (siehe ersten Bericht des Regierungsrats vom 26. November 2019, Seite 2). Das Postulat sei 2018 eingereicht worden, weil sich das Navigationsverfahren RNAV damals für Gemeinden wie Allschwil nachteilig ausgewirkt habe. Solche Auswirkungen seien in keinem RNAV-Verfahren vorgesehen gewesen, aber doch eingetreten; dies wurde im Jahr 2021 – im Nachgang der RNAV-«Aufdatierung» von 2019 – wieder korrigiert. Das Espoo-Abkommen aber sei nur anwendbar, wenn ein Vorhaben *voraussichtlich* erhebliche Auswirkungen hat – was vorliegend nicht der Fall war. Andererseits seien die Aussichten, mit einer UVP Einfluss nehmen zu können, eher klein, so dass man die Energie besser für andere Themen verwende. Genannt wurde namentlich das erwähnte Schreiben der Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt ans BAZL.

Mehrere Votanten betonten aber, dass die Kommission bei der Beurteilung, ob es eine UVP brauche, nicht alleine auf die Haltung des BAZL abstellen sollte – vielmehr solle das Bundesamt für Umwelt (BAFU) als Fachbehörde für das Umweltrecht um eine Stellungnahme zu dieser Frage gebeten werden. Damit, so hiess es, könne auch über den vorliegenden Fall hinaus für künftige einschlägige Fragestellungen mehr Klarheit geschaffen werden. Die Abklärungen würden mit einer solchen Anfrage vervollständigt. Andere Stimmen aus der Kommission hielten diesen Gang ans Bafu für überflüssig, weil das internationale Recht vorgehen dürfte und keine neuen Ergebnisse zu erwarten seien. Ein entsprechender Antrag wurde aber schliesslich mit 8:5 Stimmen angenommen.

Im Antwortschreiben vom 6. Februar 2026 heisst es nun, dass «sowohl das BAZL als auch das BAFU zum Schluss kommen, dass aus rechtlicher Sicht die Durchführung eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Artikel 2 der Espoo-Konvention mit der Einführung von RNAV 2019 zu keiner Zeit gegeben war, da weder die Modellierung noch die Planung eine Verschiebung der Flugspuren und damit der Umweltauswirkungen nach Süden vorgesehen hat».

Die Kommission nahm diese Ausführungen ohne weitere Einlassungen zur Kenntnis und beschloss in der Folge mit 12:0 Stimmen, zu beantragen, das Postulat 2018/727 abzuschreiben.

Das Thema Risikoanalyse liess in der Kommission einen etwas zwiespältigen Eindruck zurück. Es sei etwas schwierig, dass dieses Risiko in Kauf genommen werde. Dies sei aber beim Strassenverkehr auch nicht anders. Im Falle des EuroAirports wurde aber eingeräumt, dass das Risiko hauptsächlich auf dem Areal selber gegeben sei – und eine effektive Senkung des Risikos die Flugbewegungen rigoros begrenzen müsste, was den Betrieb des Flughafens in der heutigen Form verunmöglichen würde.

3. Antrag

://: Die Umweltschutz- und Energiekommission beantragt mit 12:0 Stimmen, das Postulat 2018/727 abzuschreiben.

22.04.2026 / gs

Umweltschutz- und Energiekommission

Thomas Noack, Präsident