

## **Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat**

**betreffend Sammelvorlage betreffend zwei Vorstösse zum Thema «Südlandungen am Euroairport»: Bericht zum Postulat 2018/822: «Reduktion der Südlandequote: versprochene Massnahmen gefordert!»; Bericht zum Postulat 2019/633: «Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden» (2022/106)**

2022/106

vom 27. April 2022

### **1. Ausgangslage**

Das Thema Fluglärmreduktion taucht im Landrat regelmässig auf und Forderungen in diesem Bereich werden jeweils breit unterstützt. Dies trifft auch die Postulate von Rahel Bänziger (aus dem Jahr 2018) und Balz Stückelberger (2019) zu, die im Rahmen einer Sammelvorlage beantwortet vorliegen. Im ersten Postulat wurde der Regierungsrat aufgefordert, über seine Vertreter im Verwaltungsrat des EuroAirports (EAP) darauf hinzuwirken, die zuletzt angestiegene Südlandequote wieder unter die vereinbarten 8 resp. 10 % zu bringen. Das zweite Postulat forderte den Regierungsrat dazu auf, die schweizerischen und französischen Ämter aufzufordern, eine Erhöhung der maximal zulässigen Rückenwindkomponente zu prüfen.

Das Ziel beider Postulate ist eine Reduktion von Starts und Landungen über dichtbesiedeltem Schweizer Gebiet. Um dieses Ziel zu erreichen, müsste es den Flugzeugen erlaubt sein, auch bei einem Rückenwind von mehr als 5 Knoten pro Stunde (ca. 10 km/h) von Norden her zu landen. Die 5 Knoten gelten den Flugsicherheitsstellen jedoch als der Wert, bei dem noch genügend Marge besteht, um die möglichen unterschiedlichen Windsituationen (Windrichtung, Auftreten von Böen in unterschiedlichen Höhen) und Betriebssituationen (Flugzeugtypen, übriger Verkehr) sicher zu beherrschen. Der Regierungsrat stellt deshalb mit Bedauern fest, dass dieser Wert nicht nach oben korrigiert werden kann. Umso weniger, als der Wert mittlerweile europäisch rechtsverbindlich und somit unumstösslich ist. Nach Auffassung des BAZL bliebe nur der Weg einer grundsätzlichen Diskussion über die Nutzungsvereinbarung zum ILS 33. Dies wäre aber im Hinblick auf das Funktionieren des Gesamtsystems der Pistennutzung sehr anspruchsvoll und könnte unerwünschte, für die Bevölkerung auf Schweizer Seite nachteilige Effekte provozieren, etwa die Forderung einer grundlegenden Erhöhung der Verkehrsanteile im Süden des Flughafens.

Der Regierungsrat macht jedoch deutlich, dass er sich weiterhin dafür einsetzen werde, dass die Südlandequote nicht systematisch über dem Wert von 8-10 % liegt. Mit dem BAZL und dem Flughafen wurde vereinbart, dass erneut eine Auslegeordnung erfolgen soll, welche sonstigen Massnahmen denkbar wären und welche weiteren Möglichkeiten bestünden, um das vereinbarte Ziel einzuhalten. Der Regierungsrat wird zu gegebener Zeit im Rahmen der Fluglärmberichterstattung und der Überprüfung der EAP-Eignerstrategie darüber informieren. Damit beantragt er, die beiden Postulate abzuschreiben.

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

### **2. Kommissionsberatung**

#### **2.1. Organisatorisches**

Die Umweltschutz- und Energiekommission hat die Vorlage an ihrer Sitzung vom 28. März 2022 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, beraten. Zur

Erteilung von Auskünften standen Tobias Lüscher, zuständig für Controlling der Beteiligungen, VGD, und Peter Inäbnit, Fachplaner Lärmschutz ARP, BUD, bereit.

## **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

## **2.3. Detailberatung**

Die Kommission zeigte mehrheitlich Verständnis für die im Bericht des Regierungsrats aufgezeigte Situation und begrüßte das Engagement der Behörden, die im Süden partiell auftretende Mehrbelastung in den Griff zu bekommen. Mit Genugtuung wurde zur Kenntnis genommen, dass an einigen Stellen eine Verbesserung erreicht werden konnte und der Druck aus Politik und Bevölkerung auf den Flughafen dazu führe, dass der Euroairport die vereinbarte 10 %-Regelung vernünftig umsetze. Einhellig war die Kommission der Meinung, dass sich die politischen Behörden weiterhin mit Vehemenz dafür einsetzen sollten, dass die sich in den letzten Jahren abzeichnende Änderung der Windverhältnisse nicht zu einer bleibenden Mehrbelastung der Bevölkerung auf Schweizer Boden führe.

Der Fokus in der Kommissionsberatung lag auf den beiden Massnahmen, mit denen erreicht werden soll, dass die Schweizer Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens vom Fluglärm insbesondere in den Nachtstunden entlastet werden: Die 5-Knoten-Regelung und die Vereinbarung über die Südlandequote von 8 bzw. maximal 10 %.

Laut Direktion wird seit Jahren versucht, die die 5-Knotenregelung zugunsten der Schweiz zu verändern und nach oben anzupassen. Dies würde bedeuten, dass Flugzeuge auch dann von Norden her landen dürften, wenn der Rückenwind eine Geschwindigkeit von 5 Knoten übersteigt. Eine Aussicht auf Erfolg ist jedoch nahezu ausgeschlossen, verdeutlichte die Direktion, da dieser Wert mittlerweile für ganz Europa verbindlich erklärt wurde.

Bei mehr als 5 Knoten Rückenwindkomponente auf der Hauptlandepiste 15 wird die Flugrichtung gedreht und die Flugzeuge landen von Süden her auf der Piste 33, wobei sie vom sogenannten Instrumentenlandesystem (ILS) geleitet werden. Übersteigt der Anteil der Benützung der Piste 33 die vereinbarte Quote, werden (bei über 8 %) vertiefte Analysen durchgeführt oder (bei über 10 %) Konsultationen aufgenommen, mit dem Ziel, die prozentuale Nutzung der Piste 33 für Landungen wieder zu reduzieren.

In den letzten Jahren wurden beide Schwellenwerte stets überschritten, wofür laut Direktion in erster Linie eine seit 2008 feststellbare nachhaltige meteorologische Veränderung verantwortlich sei. Auf Nachfrage bestätigte die Direktion, dass eine Rückkehr zu früheren Windverhältnissen nicht zu erwarten sei, und man damit rechnen müsse, dass die Schwellenwerte auch weiterhin übertroffen werden. Da in den Gebieten, die von Südanflügen in erster Linie betroffen sind, seit Inbetriebnahme des ILS 33 die Lärmbelastung am Tag nahezu auf gleichem Niveau geblieben ist, hingegen in den Nachtstunden deutlich zugenommen hat, müsse der Fokus daher auf eine Reduktion des Fluglärms in den Nachtstunden gelegt werden.

Insbesondere dank dem Einsatz der beiden Baselbieter Verwaltungsratsmitglieder konnte erreicht werden, dass seit dem 1. Februar 2022 Starts ab 23 Uhr verboten sind. In den vergangenen Jahren fielen in diesen Zeitraum durchschnittlich 70 Take-offs. Im Februar 2022 waren es noch 7. Die Gründe werden derzeit eruiert. Erfolgten die Starts ohne Not, wird eine Busse ausgesprochen. Gegen Ende März 2022 wurden bislang 2 Starts nach 23 Uhr verzeichnet.

Laut Direktion ist anzunehmen, dass der Flugverkehr mit der Normalisierung der Verhältnisse wieder zunehmen bzw. sich den vorpandemischen Rekordjahren annähern werde. Das Pistensystem schreibe zwar vor, dass ab 22 Uhr alle Flieger über Frankreich starten und landen müssen. Aufgrund des grossen Flugverkehrsaufkommens konnte dies aber in den letzten Jahren nicht mehr eingehalten werden, so dass einige Flieger zwar über Frankreich einflogen, aber über die Schweiz starten mussten. Mit anderen Worten: Von wenigen Ausnahmen ausgenommen sollte nach 23 Uhr auf Schweizer Seite Ruhe sein. Diese Neuerung wurde von den Kommissionsmitgliedern einhellig

begrüssst und der Einsatz, der dazu geführt hat, verdankt.

Ob die zwischen 23 und 24 Uhr wegfallenden geplanten Starts in die Nachtstunde davor verlegt werden und somit das Lärmvolumen in diesen Zeitraum verschoben wird, lässt sich laut Direktion nicht mit Sicherheit sagen. Die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr scheint jedoch die bevorzugte zu sein. Entlastend für die Schweizer Seite sei zudem das Verbot, zwischen 5 und 6 Uhr morgens nach Süden (über Schweizer Gebiet) zu starten. In diesem Zeitraum landen laut Direktion nur Frachtflieger – und das ausschliesslich über Frankreich.

Ein Kommissionsmitglied bemerkte, dass der Anfluglärm als weniger schlimm empfunden werde als die Starts, vor allem, wenn diese über Allschwil erfolgen. Das Mitglied wollte wissen, ob sich das Pistenregime auf mehr Nordstarts und Südanflüge umstellen liesse. Dazu liess die Direktion wissen, dass dank dem Instrumentenlandesystem ILS 33 Routen überflogen werden, die davor nicht vom Fluglärm betroffen waren. Damals fanden die Anflüge (wie heute die Abflüge) im Sichtanflugverfahren über Norden statt. Nach dem Sinkflug gingen die Flieger in tiefer Höhe über Allschwil in die Kurve, was zu massiven Lärmemissionen führte. Zudem konnte nur gelandet werden, wenn es die Sichtverhältnisse erlaubten.

Heute sind vor allem das Birseck, Bottmingen, Binningen, Neu-Allschwil und Neubad vom Lärm der eingehenden Flugzeuge betroffen. Dank dem ILS 33-Landeanflug läuft die Maschine – bei normalen Windverhältnissen – mit einer fixen Drehzahl und muss weniger Schub geben, was weniger Lärm erzeugt. Mit dem aktuellen Regime ist Frankreich klar stärker vom Lärm betroffen als die Schweiz. Die Direktion riet, es dabei zu belassen, um das Nachbarland nicht dazu zu inspirieren, die Südanflug-Regelung stärker zu ihren Gunsten auszugleichen.

Trotz einiger negativer Aussichten wie die womöglich fortdauernde Überschreitung der 8 bzw. 10 % Südanflugsquote und die Unverrückbarkeit der 5-Knoten-Regelung, war die Kommission grundsätzlich zufrieden mit der Beantwortung der Postulate. Der Bericht zeige, dass die Behörden die Fluglärmthematik ernst nehmen und das Mögliche unternehmen, um die Situation zu entschärfen. Dabei gelte es, den Unterschied zwischen politischem Wirken und höherer Gewalt zu berücksichtigen. Dies wurde verbunden mit der Aufforderung, weiterhin hart zu verhandeln, denn es gebe noch Raum für Verbesserung. Vor allem gelte es, so ein Kommissionsmitglied, die gewonnene Nachtruhe nach 23 Uhr zu verteidigen.

### **3. Beschluss der Kommission**

Die Umweltschutz- und Energiekommission schreibt mit 13:0 Stimmen die Postulate 2018/822 (Reduktion der Südlandequote: versprochene Massnahmen gefordert!) sowie 2019/633 («Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden») ab.

27.04.2022 / mko

#### **Umweltschutz- und Energiekommission**

Thomas Noack, Präsident

#### **Beilage/n**

- Mitbericht der Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission

## **Mitbericht der Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission an den Landrat**

**betreffend Sammelvorlage betreffend zwei Vorstösse zum Thema «Südlandungen am Euroairport»: Bericht zum Postulat 2018/822: «Reduktion der Südlandequote: versprochene Massnahmen gefordert!»; Bericht zum Postulat 2019/633: «Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden» (2022/106)**

2022/106

vom 25. März 2022

### **1. Ausgangslage**

Für Details wird auf den Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission sowie auf die [Vorlage](#) verwiesen.

### **2. Kommissionsberatung**

#### **2.1. Organisatorisches**

Die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission behandelte die Vorlage am 18. März 2022 in Anwesenheit von Regierungsrat Thomas Weber, VGD-Generalsekretär Olivier Kungler sowie Tobias Lüscher, zuständig für Controlling der Beteiligungen, VGD.

#### **2.2. Detailberatung**

Die Kommission nahm mit Genugtuung zur Kenntnis, dass in jüngster Zeit Verbesserungen bezüglich der Entwicklung der Flugwege und der Nachtstarts erreicht werden konnten. Anfang 2019 wurde bei Starts nach Süden ein neues Flugverfahren eingeführt, das es den Flugzeugen ermöglicht, konzentrierter und gebündelter in einer Spur über möglichst wenig dicht besiedeltes Gebiet zu fliegen. Dabei kam es jedoch zu einer unerwünschten Verschiebung der Flugspuren nach Süden. Die aus Schweizer Sicht entstandene Verschlechterung wurde erkannt und die Behörden schafften es mit viel Druck, dass sich die Flugspuren im letzten Jahr wieder deutlich in Richtung Norden verschoben. Das Projekt ist aber noch nicht ganz abgeschlossen und die VGD wird die weitere Entwicklung genau beobachten, insbesondere vor dem Hintergrund des wieder zunehmenden Flugverkehrs.

Besonders erfreulich ist das seit Februar 2022 geltende Verbot der geplanten Starts nach 23 Uhr. Das Projekt wurde laut der Direktion nicht zuletzt aufgrund der beiden Baselbieter Verwaltungsratsvertretungen des Euroairports (EAP) im Jahr 2018 initialisiert und mit Hartnäckigkeit begleitet, so dass alle Gremien in der Schweiz, Frankreich und der EU durchlaufen und sämtliche Hürden überwunden werden konnten. Bis anhin gab es in der Zeit von 23-24 Uhr rund 70 geplante und durchgeführte Starts. Seit Februar 2022 sind in diesem Zeitraum keine mehr geplant. Im ersten Monat wurden noch 7 ausserplanmässig durchgeführt, wobei das zuständige französische Gremium prüft, ob diese rechtmässig waren oder nicht. Verstösse werden gebüsst. Die weitere Entwicklung wird die VGD weiterhin beobachten, dies vor dem Hintergrund, dass derzeit das Verkehrsvolumen am EAP noch deutlich unter jenem des Rekordjahres 2019 liegt. Insbesondere gelte es laut der Direktion darauf zu achten, dass die in der zweiten Nachtstunde wegfallenden Flüge (77 geplante Starts im Januar 2022) nicht alle in den Zeitraum von 22 bis 23 Uhr fallen, womit sich die nächtliche Lärmbelastung nur verschieben würde.

In der Kommission gaben die Entwicklungen am EAP aber auch zu Kritik und Unzufriedenheit Anlass. Der wesentliche Konflikt betrifft die seit 2017 überschrittenen Schwellenwerte bei den Südländungen, die insbesondere die in der Anflugschneise liegenden Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen und Reinach betreffen. 2006 wurden in einer Vereinbarung ein Grenzwert von 8 % festgelegt. Bei einer Quote von über 10 % müssen Massnahmen geprüft und eingeleitet werden. Das Bundesamt für zivile Luftfahrt (BAZL) und das zuständige französische Ministerium kommen zum Schluss, dass der Grund für die gehäufte Übertretung der Schwellenwerte in ausserordentlichen meteorologischen Bedingungen zu finden sei. Das Windsystem scheint sich nachhaltig verändert zu haben. Ein Kommissionsmitglied fand diese Erkenntnis etwas mager und bedauerte, dass keine Alternativen zur Hand seien, um darauf reagieren zu können. Zum Beispiel mit einer Änderung der heute geltenden Regelung, wonach bei einem nördlichen Rückenwind von 5 Knoten (knapp 10 km/h) auf die Südländung (über Schweizer Gebiet) umgeschaltet werden muss. Gemäss Aussage der Direktion liess und lässt sich Frankreich nicht erweichen, den Wert zu erhöhen, denn die 5 Knoten seien mittlerweile durch europäisches Recht zementiert. Es stehe vielmehr zu befürchten, dass die französische Seite bei fortdauerndem Druck auf die Idee verfallen könnte, als Problemlösung die Schwellenwerte (von 8 bzw. 10 %) raufzusetzen – denn diese sind nicht in einem Gesetz, sondern nur in einer Vereinbarung zwischen der Schweiz und Frankreich festgeschrieben.

Ein Teil der Kommission bekräftigte die Forderung, dass die geltenden Vereinbarungen von Seiten EAP eingehalten werden und der wesentlich dichter besiedelte Süden vom nächtlichen Fluglärm stärker entlastet wird. Dies sei sowohl aus gesundheitlichen als auch aus Überlegungen der Sicherheit zwingend erforderlich. Die in dieser Hinsicht unternommenen Anstrengungen von Seiten Direktion und Regierungsrat wurden verdankt. Angesichts der für einzelne Kommissionsmitglieder noch nicht zufriedenstellenden Ergebnisse und der Tatsache, dass Abklärungen und Verhandlungen im Gange sind, sprach sich eine Minderheit in einer Konsultativabstimmung dafür aus, das Postulat 2019/633 («Überschreitung der maximalen Südanflugsquote: Umgehende Überprüfung des 5-Knoten-Regimes durch die Flugsicherheitsbehörden») nicht abzuschreiben. Mit 6:5 Stimmen bei einer Enthaltung folgte die Kommissionsmehrheit dem Regierungsantrag auf Abschreibung des Postulats. Der Kommission ist es weiterhin wichtig, auf die grosse übergeordnete volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung des Flughafens für die Region hinzuweisen. Gerade wegen dieser Wichtigkeit brauche es eine gesunde Balance zwischen den Anforderungen von Wirtschaft, Staat und Arbeitsmarkt und dem Bedürfnis der in seinem Einzugsgebiet wohnenden Menschen nach Schlaf und Erholung.

### **3. Antrag**

Die Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission bittet die Umweltschutz- und Energiekommission, die obigen Ausführungen bei ihren Beratungen zu berücksichtigen.

25.03.2022 / mko

### **Volkswirtschafts- und Gesundheitskommission**

Christof Hiltmann, Präsident