



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.1715.01

WSD / P061715  
Basel, 1. November 2006

Regierungsratsbeschluss  
vom 31. Oktober 2006

## **Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2005**

### **1. Vorbemerkung**

Gemäss Ziffer 5 der Richtlinien über Massnahmen betreffend den Fluglärm aus dem Betrieb des Flughafens Basel-Mulhouse (SGS 956.520), erlassen mit Grossratsbeschluss betreffend Verlängerung der Hauptpiste des Flughafens Basel-Mulhouse vom 22. April 1976 und in der Volksabstimmung vom 5./7. November 1976 gutgeheissen, berichtet der Regierungsrat dem Grossen Rat jedes Jahr über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung. Der Regierungsrat stützt sich dabei auf den Bericht der zu seiner Beratung eingesetzten Fluglärmkommission (FLK).

Der Bericht der FLK für 2005 ist dem Bericht des Regierungsrats als Beilage angefügt. Er enthält wie in den Vorjahren auch den Geschäftsbericht der Ombudsstelle für Fluglärmklagen. Da die FLK seit 1. Juli 2001 als gemeinsames Gremium der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zur Beratung beider Regierungen konstituiert ist<sup>1</sup>, wird der Bericht der FLK gleichzeitig dem Grossen Rat und dem Landrat zur Kenntnis gebracht.

### **2. Anmerkungen des Regierungsrats zum Bericht der FLK für das Jahr 2005**

Im Jahr 2005 hat sich der Luftverkehr am Standort Basel markant erholt. Mit 3'315'698 Fluggästen lag die Passagierzahl am EuroAirport am Jahresende um 30% über dem Vorjahreswert und damit deutlich über den Erwartungen. Im Linienverkehr nutzten 2,7 Mio. Passagiere den EuroAirport (82% des Gesamtaufkommens). Dies ist ein Anstieg um 38% gegenüber 2004. Die Ferienflüge nahmen mit einem Zuwachs von 6% wieder leicht zu (Vorjahr: -13%). Diese Entwicklung ist Ausdruck des Erfolgs der vor zwei Jahren eingeleiteten Strategie, das Flugangebot zu diversifizieren und mit einer auf das zunehmend kompetitive Branchenumfeld ausgerichteten Gebührenordnung Anreize für die Erschliessung neuer Marktpotentiale zu schaffen.

---

1) Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen vom 29./22. Mai 2001; SG 956.550

Trotz der deutlichen Steigerung der Passagierzahlen nahmen die Flugbewegungen (Starts und Landungen) aber nur moderat zu auf ein Total von 82'142 (+6%). Ausschlaggebend dafür waren wiederum die deutlich höhere Auslastung der Flugzeuge und der Einsatz von grösseren Flugzeugen mit grösserer Kapazität. Entsprechend hält die FLK in ihrem Bericht fest, dass die Fluglärmsituation am EuroAirport im Jahr 2005 gesamthaft weiterhin unproblematisch gewesen ist.

Die FLK stellt zudem fest, dass im Jahr 2005 keine Veränderung im Nutzungsmuster des Pistensystems am EuroAirport festzustellen ist. D.h., dass die Fluglärmimmissionen nach wie vor primär die Gebiete im Süden / Südwesten (38% aller Bewegungen) und Norden (57% aller Bewegungen) betreffen, wobei sich die Lärmauswirkungen am Tag vor allem auf die dichter besiedelten südlichen und in der Nacht – infolge vermehrter Starts nach Norden – auf die weniger dicht besiedelten nördlichen Sektoren konzentrieren. Insbesondere registriert die FLK positiv, dass die Zahl der sog. „Départs omnidirectionels“ auf tiefem Niveau stabil geblieben ist und auch die Direktstarts mit einem Tagesdurchschnitt von 5,7 für alle Direktstarts und von 4,7 nur für die Strahlflugzeuge weiterhin klar unter dem erlaubten Wert von 8 liegen. Zu konstatieren ist dabei, dass die grosse Mehrzahl der Direktstarts (1'811 von 2'071) via den im Mai 2004 eingeführten Ausflugs punkt BASUD-S und nicht über den Ausflugs punkt Hochwald geleitet werden.

Folge der Veränderungen des Flottenmixes am EuroAirport in den letzten zwei Jahren hin zu grösseren Maschinen (im Wesentlichen wegen des starken Rückzugs von Crossair/Swiss) ist allerdings auch, dass heute die Ost-West-Piste nur noch mit einem Weststart-Anteil von knapp 6% benutzt wird. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass damit die im Zusammenhang mit dem seinerzeitigen Beschluss zur Verlängerung der Ost-West-Piste vorgesehene Quote von 20-25% nicht mehr erreicht wird. Bereits als sich diese Entwicklung abzeichnete, hat der Regierungsrat den Flughafen und die französischen Flugsicherungsstellen am EuroAirport zu entsprechenden Gegenmassnahmen aufgefordert. Solche wurden eingeleitet und umgesetzt, konnten letztlich aber nur wenig zur Verbesserung der Situation beitragen, weil die Ost/West-Piste für die mittlerweile häufiger eingesetzten grösseren Maschinen schlicht zu kurz ist und deswegen aus Sicherheitsgründen nicht in Frage kommt. Zudem ist festzuhalten, dass der EuroAirport über keinerlei Einflussmöglichkeiten auf die von den Fluggesellschaften verwendeten Maschinen hat. Immerhin ist festzustellen, dass verschiedene Gesellschaften es im Laufe des Jahres veranlasst haben, dass auch grössere Flugzeuge nach Westen starten, sofern es die Pisten- und Wetterbedingungen sowie der Beladungszustand erlauben. Der Regierungsrat teilt insgesamt die Auffassung der FLK, dass die Bemühungen für die verbesserte Benutzung der Ost-West-Piste fortgesetzt werden müssen, und wird dies gegenüber dem Flughafen und der Flugsicherung weiter einfordern.

Bezüglich Pistenbenützungskonzept stand in 2005 das geplante Instrumentenlandesystem für die Piste 34 (ILS 34) im Vordergrund. Nach Abschluss der diversen technischen Vorarbeiten wurde das Projekt von der zuständigen französischen Flugsicherung im April öffentlich vorgestellt. Der in der Schweiz betroffenen Bevölkerung sowie den betroffenen Gemeinden und Kantonen wurde von der französischen Seite die Möglichkeit gegeben, im Rahmen eines Konsultativverfahrens Stellung zu nehmen. Seine Stellungnahme an Frankreich im September 2005 hat der Regierungsrat dabei insbesondere auch auf die Bewertung der FLK

gestützt. In ihrem Schreiben vom 9. Juni 2005 an die Regierungen von BS und BL erachtet die FLK das ILS 34 insgesamt als positiv und mit Blick auf die Zahl der rund um den Flughafen insgesamt betroffenen Personen als Beitrag zu einer ausgewogeneren Situation. Dies unter der Bedingung, dass das ILS 34 bei grundsätzlicher Beibehaltung des bisherigen Pistenbenützungskonzepts (Nord-Süd) nur dann aktiviert wird, wenn dies meteorologisch zwingend erforderlich ist. Die FLK anerkennt dabei, dass zwingende Sicherheitsregeln angewandt werden müssen, welche beispielsweise eine absolute zahlenmässige Plafonierung der ILS 34-Benutzung verunmöglichen. In Übereinstimmung mit der Haltung der FLK hat der Regierungsrat in seiner Stellungnahme an die französischen Behörden festgehalten, dass das ILS 34 nur als Ersatz des bis anhin geltenden Sichtanflugverfahrens auf die Piste 34 bei zu starkem Nordwind dienen darf und entsprechende Nutzungsbedingungen fixiert werden müssen. Zum Jahresende 2005 hat Frankreich der Schweiz seine Antworten zu den Forderungen der Vernehmlassung mitgeteilt. Auf dieser Basis wurden die Nutzungsbedingungen für das ILS 34 in einer Vereinbarung zwischen der französischen und der schweizerischen Zivilluftfahrtbehörde im Frühjahr 2006 abschliessend geregelt. Wesentliches Element der Vereinbarung ist das – auch von der FLK geforderte – Beobachtungs- und Kontrollkonzept, um sicherzustellen, dass die Nutzung des ILS 34 entsprechend den meteorologischen Notwendigkeiten erfolgt. Die Inbetriebnahme des ILS 34 ist Anfang 2007 zu erwarten.

Aufgrund des Berichts der FLK für 2005 und mit Blick auf die aktuellen Entwicklungen in 2006 ist der Regierungsrat der Auffassung, dass die Fluglärmsituation am EuroAirport gegenwärtig keinen besonderen Handlungsbedarf auslöst. Er wird aber weiter kontinuierlich darauf achten, dass das in den letzten Jahren etablierte Gleichgewicht in der Fluglärmsituation rund um den Flughafen beibehalten wird und die – insbesondere im Zusammenhang mit dem inzwischen abgeschlossen Flughafenausbau – ergriffenen Massnahmen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens weiter umgesetzt werden. Gegenüber dem Flughafen sowie den zuständigen Flugsicherungsbehörden wird er daher weiterhin fordern, dass einerseits die bestehenden Regelungen (v.a. zur Direktstartvereinbarung) eingehalten werden und andererseits bei geplanten Veränderungen im An- und Abflugregime ein Rahmen geschaffen wird, der den Schutzbedürfnissen der Anwohnerschaft möglichst gut Rechnung trägt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider  
Präsidentin



Dr. Robert Heuss  
Staatsschreiber

Beilage:

- Bericht der Fluglärmkommission für das Jahr 2005