

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Einwohnerrat Allschwil
Sekretariat
Baslerstrasse 111
4123 Allschwil

Liestal, 20. März 2018

Resolution zum Flugverkehr über Allschwil

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Zustellung der Resolution¹ zum Flugverkehr über Allschwil vom 30. Juni 2017.

Zu Ihren Anliegen nehmen wir gerne nachfolgend Stellung.

A. Eine faire Verteilung der Flugbewegungen, die den grundsätzlich gleich geltenden Rechten der Bevölkerung rund um den Flughafen Basel-Mulhouse entspricht.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Fluglärmverbände in Frankreich, der Schweiz und in Deutschland seit vielen Jahren darum ringen, die Fluglärmbelastung zu beeinflussen. Der Flughafen selbst setzt sich seit fast 30 Jahren in Zusammenarbeit mit seinen Partnern und den zuständigen Luftfahrtbehörden für einen verbesserten Lärmschutz ein und entwickelte und entwickelt immer wieder Projekte, um Optimierungen zu erzielen. Wir haben somit heute gewachsene Verhältnisse mit einem lärmoptimierten Pistenregime.

Der Flughafen mit Verwaltungsrat und Direktion sowie die für den Flughafen Basel-Mulhouse zuständigen Flugsicherungsbehörden haben den Auftrag, den **Flugbetrieb sicher, effizient und umweltverträglich abzuwickeln**. Sowohl dem am Flughafen Basel-Mulhouse heute gültigen Pistenutzungskonzept als auch den aktuell angewendeten An- und Abflugverfahren liegt deshalb das Prinzip zugrunde, **die Anzahl der Betroffenen sowie die Intensität des Fluglärms, dem sie ausgesetzt sind, so gering wie möglich zu halten**.

Zum einen bestehen die [An-](#) und [Abflug](#)verfahren aus einer Vielzahl von Anweisungen, welche die Piloten zu beachten haben (vgl. dazu die Ausführungen zur Forderung B). Das heutige Pistenutzungskonzept ist das Ergebnis einer politisch breit abgestützten Variantendiskussion in den Jahren 2000/2001. Grundlage für die Diskussion bildete eine Studie, die auf Anregung einer trinationalen Arbeitsgruppe erstellt wurde. Diese Gruppe war zusammengesetzt aus international renommierten, auf dem Gebiet der Fluglärmforschung tätigen Wissenschaftlern (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) in Dübendorf). Im Rahmen der Studie war untersucht wor-

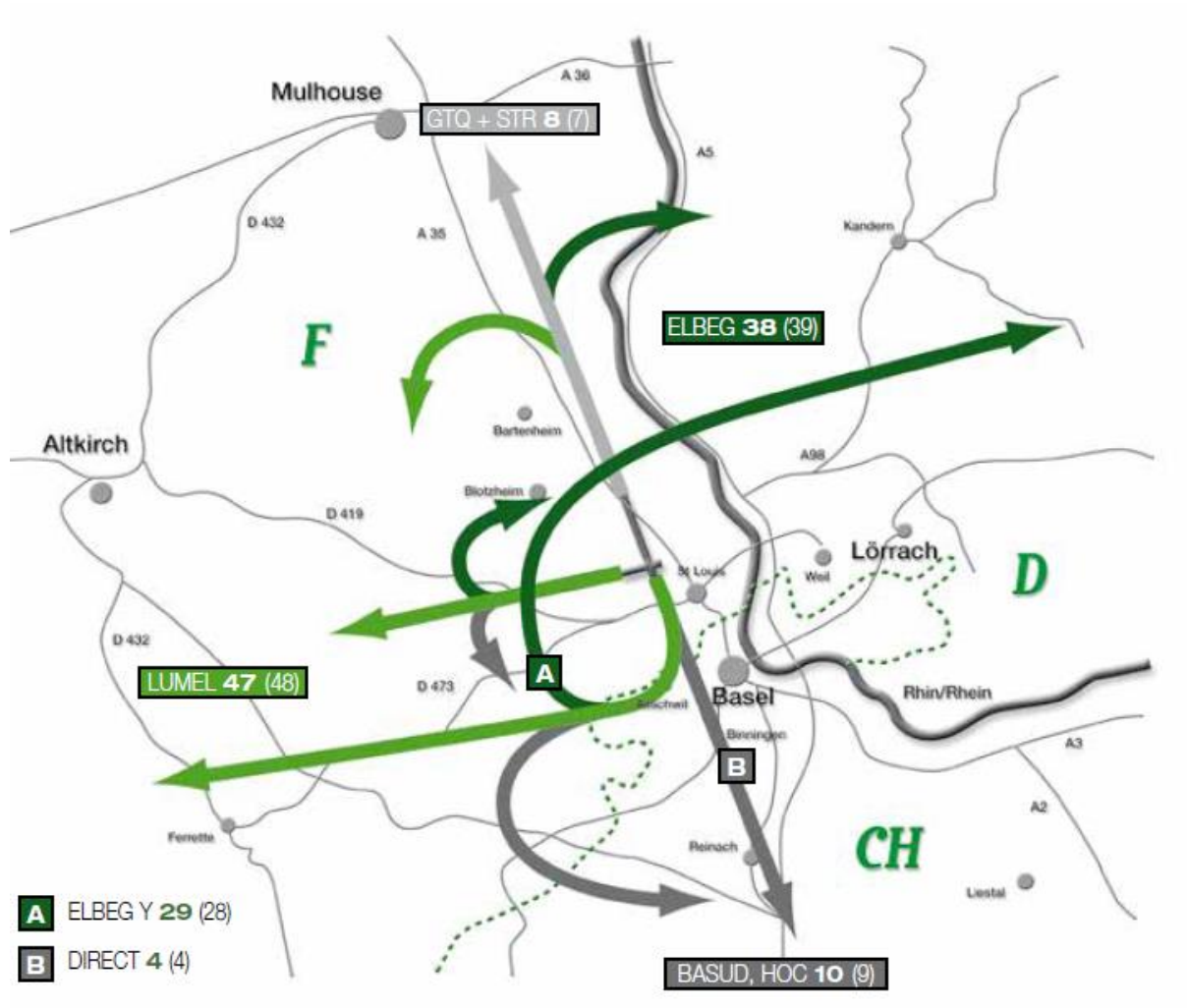
¹ [SGS 100](#), § 10 Abs. 1

den, wie viele Menschen bei unterschiedlichen Szenarien von wie viel Lärm betroffen sind. Das damals hinsichtlich Lärmbelastung als Bestvariante beurteilte Szenario bildet auch heute noch die Grundlage für das am EuroAirport angewendete Pistenkonzept. Es liegt ausserdem den Berechnungen zum [Lärmbelastungskataster](#) (2009) zugrunde, der seinerseits die Basis für den im Jahr 2013 verabschiedeten [SIL-Objektblatt](#) für den Flughafen Basel-Mulhouse festgelegten zulässigen Fluglärm auf Schweizer Territorium darstellt.

Folgende Eckpunkte liegen dem Pistennutzungskonzept am Flughafen Basel-Mulhouse zugrunde:

- Hauptpiste ist die Piste 15, d.h. es wird in der Regel nach Süden gestartet und von Norden her gelandet.
- Flugzeuge, die auf den Hauptabflugrouten nach Süden starten, drehen kurz nach dem Start nach Westen ab, um die in der südlichen Pistenverlängerung gelegenen dicht besiedelten Gebiete zu umfliegen.
- Die Inbetriebnahme des [ILS 33-Anflugverfahrens](#) mit Südlandungen erfolgt ausschliesslich aus Sicherheitsgründen (wenn die durchschnittliche Rückenwindkomponente für die Nordpiste 5 Knoten übersteigt) und entsprechend einem Abkommen zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs ([Abkommen über die Pistenbenützung vom 6. Februar 2006](#)). Hauptziel dieses Abkommens ist die sichere Abwicklung der Landungen. Gleichzeitig trägt es auch zum Schutz der Bevölkerung im Süden des Flughafens vor übermässigem Fluglärm bei, indem es sicherstellt, dass der Hauptteil der Landungen über den wenig besiedelten Hardwald im Norden des Flughafens erfolgt.

Abbildung 1 zeigt die räumliche Verteilung der [SID](#) (Standard Instrument Departures) Abflüge am Flughafen Basel-Mulhouse. Rund 78 % aller Abflüge nach Instrumentenflugregeln erfolgten auf Piste 15 in Richtung Süden, 18 % auf Piste 33 in Richtung Norden und gut 4 % auf Piste 26 in Richtung Westen. Welcher Austrittspunkt dabei angefliegen wird, hängt von Destination und Flugplan ab.



Total décollages avec une procédure standard (SID) 37 641 (37 389) soit en moyenne 103 (102) vols/jour
 Total der Abflüge mit einem Standardverfahren (SID) 37 641 (37 389) d.h. durchschnittlich 103 (102) Flüge/Tag

(Chiffres de l'année précédente entre parenthèses) (Vorjahreszahlen in Klammern)

Abbildung 1: SID-Abflüge pro Tag im Jahr 2016 bzw. 2015 (in Klammern)

Abbildung 2 zeigt die räumliche Aufteilung der Landungen nach Instrumentenflugregeln (IFR) am Flughafen Basel-Mulhouse. Diese erfolgen zum weitaus grössten Teil (im Jahresdurchschnitt ca. 90%) aus Norden. Wie weiter oben erwähnt, wird das ILS 33-Anflugverfahren mit Südlandungen ausschliesslich aus Sicherheitsgründen in Betrieb genommen.

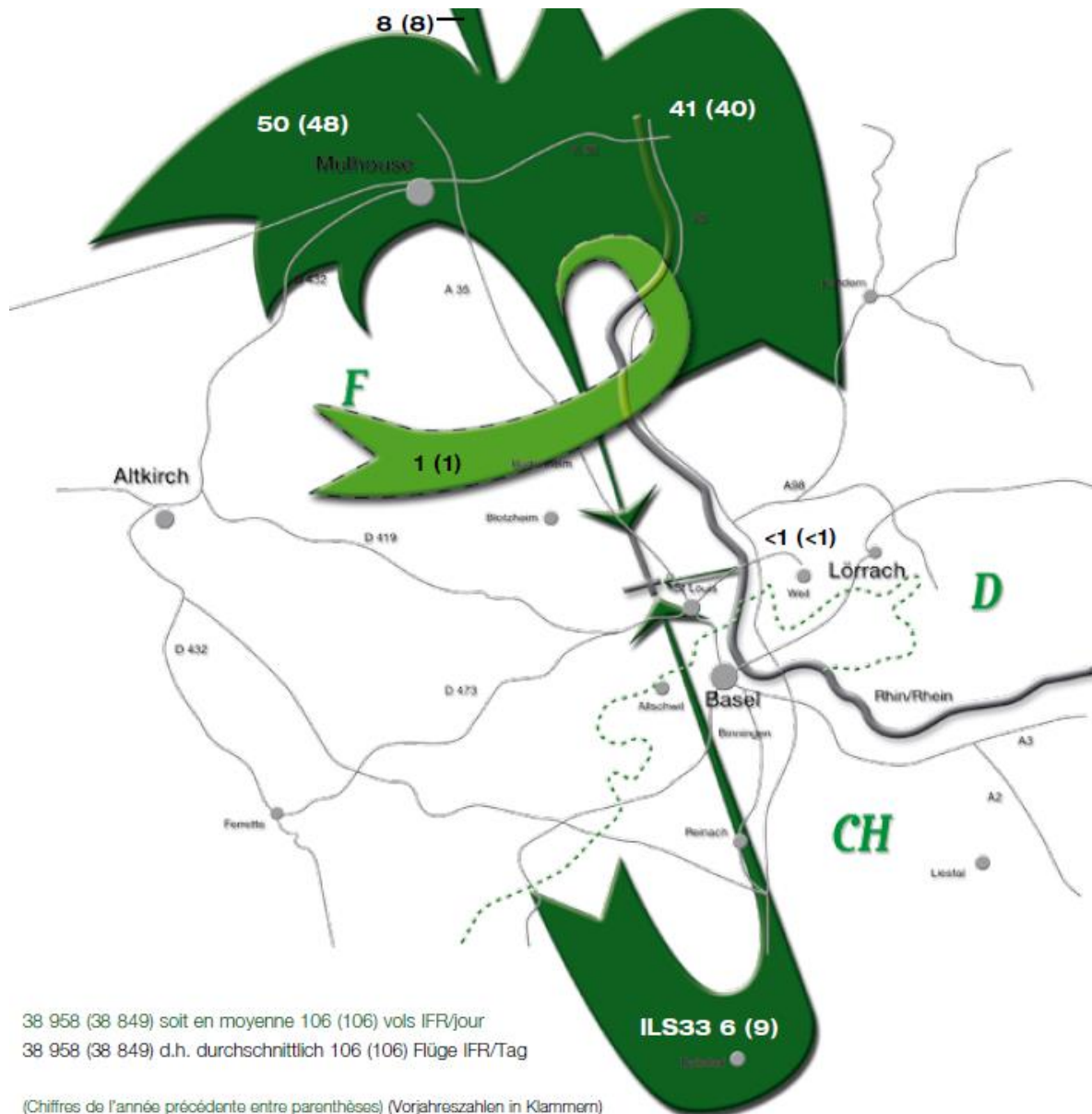


Abbildung 2: IFR-Landungen pro Tag im Jahr 2016 bzw. 2015 (in Klammern)

B. Die lärmintensiven und schadstoffreichen „Rundflüge“ über Allschwil (LUMEL, ELBEG und S-Kurve) sind durch ökonomisch und ökologisch sowie gesundheitlich und sicherheitstechnisch optimierte Flugverfahren zu ersetzen.

Bei den als „Rundflüge über Allschwil“ bezeichneten Flügen handelt es sich hauptsächlich um Starts auf Piste 15 zu den Austrittspunkten LUMEL und ELBEG. Dazu ist festzuhalten, dass Flugzeuge beim Abflug vom EuroAirport je nach Destination und Flugplan zu einem der folgenden Austrittspunkte am Rand der Kontrollzone von Basel-Mulhouse geleitet werden: ELBEG im Nordosten, LUMEL im Westen, HOC (Hochwald) und BASUD im Süden, GTQ (Grostenquin) und STR (Strasbourg) im Norden.

Wie diese Punkte anzufliegen sind, ist in den von der Flugsicherungsbehörde definierten Abflugverfahren aufgezeigt. Flugverfahren bestehen aus einer Vielzahl von Anweisungen an die Piloten. Dazu gehören Parameter wie Flugrichtung, Flughöhe und -geschwindigkeit sowie Angaben zu Steigraten, aber auch Abstände zu Hindernissen am Boden und zu funktechnischen Hilfen.

Bei der Festlegung von Flugverfahren müssen weltweit standardisierte Planungsvorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO, der auch die Schweiz, Frankreich und Deutschland angehören, mit zahlreichen Rahmenbedingungen und Anforderungen beachtet werden. Wichtigstes Kriterium ist die Sicherheit. Ergänzend spielen die verzögerungsfreie Verkehrsabwicklung, der Lärmschutz und Umweltaspekte eine grosse Rolle. So werden An- und Abflugprozeduren wenn immer möglich so definiert, dass dabei möglichst wenig Menschen überflogen und durch Lärm belastet werden. Das heisst, dicht besiedelte Gebiete werden möglichst umflogen und Flugrouten, die über dicht besiedelte Gebiete führen, so gut als möglich gebündelt.

Die am Flughafen Basel-Mulhouse für die Festlegung der Flugverfahren gesetzlich zuständige [französische Zivilluftfahrtbehörde \(DGAC\)](#) stellt sicher, dass die Verfahren stetig überprüft und neue technische Entwicklungen berücksichtigt werden. Beispiel dafür sind die im August 2015 eingeführten sogenannten RNAV-Abflugverfahren für Piste 15. Dabei kommt ein neues, satellitengestütztes Navigationsverfahren zum Einsatz, das es dem Piloten erlaubt, sein Flugzeug präziser zu steuern als mit herkömmlichen Navigationsmethoden. Damit kann die Streuung der Flugrouten minimiert und damit auch die Anzahl der überflogenen und von Fluglärm betroffenen Menschen reduziert werden.

Dass die französische Zivilluftfahrtbehörde gewillt ist, den Anliegen der Anrainer Rechnung zu tragen, zeigt auch die Tatsache, dass die Überprüfung der aktuellen An- und Abflugrouten im Entwurf zum neuen Plan zur Lärmbekämpfung in der Umgebung des Flughafens Basel-Mulhouse (PPBE) als Massnahme vorgeschlagen wird. Selbstverständlich wird der Regierungsrat diesen Prozess weiterhin interessiert verfolgen und soweit möglich im Interesse der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung des Kantons beeinflussen. Man muss sich allerdings bewusst sein, dass eine Definition für „faire Verteilung der Flugbewegungen“ äusserst schwierig ist und sich eine Änderung von Flugverfahren und Flugverteilungen auch negativ für bestimmte Gebiete auswirken kann.

C. Eine Nachtflugsperrung von 22-06 Uhr für Starts und Landungen über dem gesamten Allschwil.

Der Regierungsrat begrüsst lösungsorientierte Massnahmen, die nicht das Potential aufweisen, lärmbeeinträchtigtes Gebiet gegeneinander auszuspielen. Die Lösungen sollen erreicht werden, ohne einem anderen Gebiet zu schaden. Der Regierungsrat ist daher der Meinung, dass die Forderung einer geographisch auf Allschwil beschränkten Nachtflugsperrung ab 22 Uhr mit der Forderung einer fairen Verteilung der Flugbewegungen (Resolution Buchstabe A.) nicht in Einklang zu bringen ist.

Am EuroAirport gilt bereits heute eine differenzierte Regelung der Betriebszeiten mit einer Nachtflugsperrung zwischen 24 und 5 Uhr für Landungen bzw. 24 und 6 Uhr für Starts. Diese [Betriebsbeschränkungen](#) gelten dem Schutz der gesamten Bevölkerung rund um den EuroAirport.

Daneben bestehen verschiedene Lärmschutzmassnahmen, von denen insbesondere die Anwohnerschaft in den Gemeinden im Süden des Flughafens profitieren:

- Benutzung des ILS 33-Anflugverfahrens mit Südlandungen ausschliesslich aus Gründen der Sicherheit und aufgrund meteorologischer Gegebenheiten;
- Verbot der Nutzung der Direktstartroute (d.h. von Starts nach Süden in direkter Verlängerung der Piste) zwischen 22 und 7 Uhr;
- Nordausrichtung ab 22 Uhr, d.h. Empfehlung ab 22 Uhr sowohl von Norden zu landen als auch nach Norden zu starten, sofern dies betrieblich möglich ist.

Wie die Verkehrsdaten der vergangenen Jahre zeigen (vgl. [Fluglärmbericht 2016](#), Abbildungen 9 und 10), findet der nächtliche Flugverkehr heute aufgrund der oben genannten Nordausrichtung nach 22 Uhr zu mehr als 80% im Norden des Flughafens statt.

Der EuroAirport bewegt sich im Spannungsfeld verschiedener Ansprüche: Zum einen gilt es, der wirtschaftlich stark wachsenden Dreiländerregion optimale Luftverkehrsanschlüsse zu gewährleisten und dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung gerecht zu werden. Zum anderen muss den Anliegen der vom Flugbetrieb direkt betroffenen Anrainern Rechnung getragen werden.

Wie voranstehend ausgeführt, verfolgt der EuroAirport seit dem Jahr 1990 und somit seit fast 30 Jahren eine im internationalen Vergleich aktive Lärmschutzpolitik, von der insbesondere die Bevölkerung in den dichtbesiedelten Gebieten im Süden des Flughafens profitiert. Auch beobachten Direktion und Verwaltungsrat die Entwicklung des Flugbetriebs und der damit zusammenhängenden Immissionen im Umfeld des Flughafens sehr genau.

Als Reaktion auf die beobachtete Entwicklung von Flugbewegungen und Fluglärmbelastung in den Nachtstunden hat der Verwaltungsrat ab 2008 spezifische Nachtzuschläge bei der Flughafengebührenordnung zugestimmt.

Sinn der Nachtzuschläge ist, die Airlines dahin zu lenken, dass sie ausserhalb der sensiblen Randzeiten an Werktagen (22.00 – 06.00) sowie an Sonntagen und an gemeinsamen Feiertagen Frankreichs und der Schweiz (22.00 – 08.00 Uhr) fliegen. Die Zuschläge ändern sich je nach Flugzeugtyp, Lärmzertifizierung und Tageszeit.

Airlines, die ausserhalb dieser Randzeiten fliegen erhalten einen Rabatt von 18 Prozent auf den Basistarif; Airlines, die in den Randzeiten fliegen, zahlen hingegen einen Zuschlag, der je nach Uhrzeit (22.00-23.00, 23.00-24.00, 05.00-06.00 Uhr) moduliert wird. Das System wurde mit dem Ziel ausgestaltet, ertragsneutral für den EuroAirport zu sein.

Um den Fluglärm in den sensiblen Nachtstunden weiterhin entgegenzuwirken, wird neu ab dem 1. April 2018 der Zuschlag für Starts und Landungen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr nochmals um 25 Prozent sowie zwischen 23.00 und 24.00 Uhr um 50 Prozent erhöht. Der Zuschlag auf die Landgebühr für Grossraumflugzeuge mit mehr als 200 Tonnen wird für Landungen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr von 50 Prozent auf 75 Prozent erhöht und ab 2019 sogar auf 100 Prozent, was einer Verdoppelung entspricht.

Die Nachtzuschläge sind in der Gebührenordnung 2018 auf der Webseite des EuroAirport veröffentlicht (Seiten 7-8, Siehe unten angegebenen Link).

Link - <https://www.euroairport.com/de/business-partner/flugbetrieb/flughafengebuehren.html>

Die Anstrengungen, welche die Zunahme der Flugbewegungen in den sensiblen Nachtstunden, insbesondere zwischen 23.00 und 24.00 Uhr, eindämmen sollen, gehen weiter. Bei dieser wichtigen Findungsphase geht es sowohl um die Minderung der nächtlichen Lärmbelästigung als auch um die Weiterentwicklung der Flughafenaktivitäten im Einklang mit den Interessen der trinationalen Region. Aufgrund der komplexen Sachlage und der Notwendigkeit eines vertieften Dialogs mit verschiedenen „Stakeholdern“ muss das Thema sorgfältig ausgearbeitet werden. Deswegen braucht der Prozess Zeit. Nach Abschluss des Prozesses wird der Flughafen die Ergebnisse kommunizieren.

Der Regierungsrat verfolgt auch diese Entwicklung aufmerksam und wird die Interessen der basel-landschaftlichen Bevölkerung – gemäss der Eigentümerstrategie des Kantons Basel-Landschaft - insbesondere auch im Verwaltungsrat des Flughafens einbringen.

Freundliche Grüsse



Dr. Sabine Pegoraro
Regierungspräsidentin



Nic Kaufmann
2. Landschreiber