

Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Umweltschutz- und Energiekommission

vom: 15. Oktober 2009

zur Vorlage Nr.: [2009-196](#)

Titel: **Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2008**

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat

betreffend Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2008

Vom 15. Oktober 2009

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat orientiert alljährlich den Landrat über die Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastungen. Er stützt sich in seinen Ausführungen auf den Bericht der Fluglärmkommission sowie die diesem zugrundeliegenden Unterlagen und eigene Ergänzungen.

Der Bericht für das Jahr 2008 stellt eine Stagnation der Passagierzahlen gegenüber dem Vorjahr fest. Die Passagierzahlen liegen aktuell deutlich unter den Werten von vor acht Jahren. Ferner wird gegenüber dem Vorjahrestrend keine Änderung im Muster der Pistennutzung, in der Weststartquote und den Direktstarts konstatiert. Die wichtigsten Änderungen und Feststellungen gegenüber dem Vorjahr sind folgende:

- Seit Ende 2007 ist das Instrumentenlandesystems 33 (ILS 33) in Betrieb. 2008 lag der Südlandeanteil bei 8.9% oder 2998 Bewegungen. Da der Anteil über 8% lag, wurde eine vertiefte Analyse durchgeführt, die aber eine Einhaltung der Vereinbarung zur Nutzung des ILS feststellte. Insgesamt führt der Betrieb zu einer geringeren Lärmentlastung bisher stark belasteter "Weniger" bei gleichzeitiger leichter Mehrbelastung bisher wenig vom Fluglärm betroffener "Vieler".
- Eine leichte Zunahme der Lärmbelastung in der Nacht ist insbesondere auf REGA-Flüge und das ausserordentliche Ereignis der EURO 08 zurückzuführen.
- Der Euroairport verfeinert sein Anreizsystem zur Lenkung der Flugbewegungen auf unproblematischere Zeiten und zur tariflichen Abstufung nach Lärm- und Gewichtsklassen.

2. Kommissionsberatung

2.1 Organisation der Beratung

Die Umweltschutzkommission behandelte die Vorlage in ihrer Sitzung vom 21. September 2009. Zur Beratung eingeladen hat sie Michael Bammatter von der FKD, Kaspar Burri vom Schutzverband der Bevölkerung, als Vertreter des Gemeindeverbundes gegen den Fluglärm Markus Oser, Gemeindepräsident von Schönenbuch sowie Andreas Dill von der Gemeinde Allschwil und vom Flughafen Direktor Jürg Rämi, Verwaltungsratsvizepräsident Eduard Belser und Thomas Mahrer, Leiter der Abteilung Umwelt.

2.2 Beratungsschwerpunkte und Forderungen

- ILS 33: Der Betrieb des ILS 33 sorgte in der Öffentlichkeit für teils heftige Kritik. Stein des Anstosses sind dabei eine befürchtete zunehmende Verlagerung von Anflügen vom wenig dicht besiedelten Norden des Flughafens in den sehr dicht besiedelten Süden sowie die konkreten Nutzungsbedingungen, namentlich vor allem die Knotenregelung. Die Kommission liess sich im Detail über die Nutzung des ILS orientieren und nimmt zur Kenntnis, dass die Nutzung gemäss Ergebnis zweier Überprüfungen im Rahmen der Vereinbarung erfolgte. Alles andere als eine vereinbarungsgemässe Nutzung des ILS wäre aus Sicht der Kommission strikte abzulehnen. Positiv zur Kenntnis genommen werden sollte, dass BAZL und DGAC Massnahmen zur betrieblichen Optimierung des ILS und zur schnelleren Umschaltung bei Änderungen der Wetterlage umsetzen wollen. Häufig kritisiert wurde im Kontext des ILS insbesondere die erwähnte Knotenregelung. Diese entspricht internationalen Standards, wie sie an den allermeisten Flughäfen zur Anwendung kommen und durch eine internationale Behörde definiert werden. Beispiele für nach oben abweichende Regelungen lassen sich für Pisten mit besonderen Voraussetzungen finden, so unter anderem bei reinen Startpisten.
- Ost-West-Piste: Die Benutzung der Ost-West-Piste verharrt seit Jahren auf tiefem Niveau, weit unter dem im Rahmen des Ausbaus definierten Zielwert. Konzipiert wurde die Piste für kleine Kurzstreckenflugzeuge, wie sie namentlich von der Crossair betrieben wurden. Gerade die Kurzstreckendestinationen rücken aber zunehmend in "Bahndistanz" und werden für den Flugverkehr damit uninteressanter. Mit dem heutigen Flottenmix ist die Piste nur kaum nutzbar, lediglich für einige der Flugzeugtypen wäre die Piste unter meteorologisch optimalen Bedingungen sowie bei niedriger Betankung "grenzwertig nutzbar". Da aber der Pilot verantwortlich für die Sicherheit ist und unter diesem Gesichtspunkt die Pistenwahl trifft, ist ein solches Szenario unwahrscheinlich und sollte aus sicherheitstechnischen Gründen nicht erzwungen oder mit Anreizen belohnt werden. Auch die Chancen auf eine Verlängerung müssen unter den gegebenen

Rahmenbedingungen als nicht aussichtsreich eingestuft werden.

- Betriebszeiten: Eine der Forderungen zur Verminderung der Lärmbelastung ist die Einschränkung der Betriebszeiten namentlich in den Tagesrandstunden. Die Kommission diskutierte diese Fragen mit den Verantwortlichen des Flughafens unter dem Gesichtspunkt einer Abwägung zwischen Wirtschaftlichkeit des Flughafens und der Lärmbelastung. Aus Sicht des Flughafens handelt es sich insbesondere bei den Tagesrandzeiten um Betriebszeiten von wirtschaftlich hoher, gar existenzieller Bedeutung aufgrund des sehr einträglichen Expressfrachtgeschäfts und den bei Geschäftsleuten sehr gefragten Verbindungen zu den Tagesrandzeiten.
- Fluglärmbelastungskataster: Die Kommission wiederholte ihre bereits geäußerte Forderung nach baldiger Vorlage des vom BAZL für die beiden Basel angekündigten Lärmkatasters.

2.3 Fazit

Im Jahr 2008 war der Fluglärm unter dem Eindruck des ersten Betriebsjahres mit dem ILS 33 deutlich verstärkt in die öffentliche Wahrnehmung gerückt und der Unmut über die Lärmbelastung in den dicht besiedelten Gemeinden südlich des Flughafens gross. Die Kommission nimmt diese Entwicklung ernst und teilt die Ansicht des Regierungsrats, dass eine Verschiebung von Flugbewegungen über dichter besiedeltes Gebiet die Akzeptanz des Flughafens mindert, der Flugverkehr also nach Möglichkeit so abgewickelt werden muss, dass möglichst wenig Menschen davon betroffen sind. Dies bedingt eine zwingende, kritische Begleitung und Überprüfung des Betriebs des Flughafens und der Nutzung des ILS. Ziel der Bemühungen zur Verminderung der Lärmbelastung kann und darf aber nicht sein, Einfluss auf geltende und bewährte Sicherheitsbestimmungen auszuüben versuchen. Mit einer verstärkten Kommunikation sollte der Flughafen besser auf den Sicherheitsaspekt hinweisen und bei entsprechender Wetterlage aktiver über die Nutzung des aus Sicherheitsgründen eingeführten ILS orientieren.

3. Antrag

://: Die Umweltschutz- und Energiekommission beantragt dem Landrat, den Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2008 zur Kenntnis zu nehmen.

Titterten, 15. Oktober 2009

Für die Umweltschutz- und Energiekommission

Der Vizepräsident: Hannes Schweizer

Beilage: Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

betreffend Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2008

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

Der Landrat nimmt den Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2008 zur Kenntnis.

Liestal,

IM NAMEN DES LANDRATES

Der Präsident:

Der Landschreiber: