



Vorlage an den Landrat

betr. Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2003

Vom 26. Oktober 2004

1. Vorbemerkung

Der Landrat wird zum dritten Mal über die Bemühungen des Regierungsrates zur Verminderung der Fluglärmbelastung orientiert. Diese Orientierung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Kanton Basel-Stadt alljährlich. Der Bericht an den Landrat stützt sich auf den Bericht der Fluglärmkommission (FLK) für das Jahr 2003, der den Geschäftsbericht der Ombudsstelle für Fluglärmklagen enthält, und auf Ergänzungen des Regierungsrates. Der Bericht der FLK für 2003 ist dem Bericht des Regierungsrats als Beilage angefügt. Er enthält wie in den Vorjahren auch den Geschäftsbericht der Ombudsstelle für Fluglärmklagen.

In unserem Kanton besteht im Gegensatz zum Kanton Basel-Stadt keine formale gesetzliche Grundlage für diese Berichterstattung. Aufgrund der geographischen Lage und dem wirtschaftlichen Engagements unseres Kantons sowie der partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt ist aber eine gleichartige und -zeitige Berichterstattung sinnvoll und notwendig.

Die Tätigkeit der FLK stützt sich die Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen (SGS 486.31) per 1. Juli 2001. Die Fluglärmkommission ist ein gemeinsames Gremium der beiden Kantone zur Beratung beider Regierungen.

2. Anmerkungen des Regierungsrats zum Bericht der Fluglärmkommission für das Jahr 2003

Nach den grossen Verlusten bereits in den Vorjahren, war die Luftverkehrsentwicklung am Standort Basel auch im Jahr 2003 massiv rückläufig. Von der schlechten Branchenkonjunktur bereits getroffen, musste der EuroAirport die fortlaufenden Restrukturierungsmassnahmen der SWISS verkraften. Zunächst im Februar und dann nochmals auf den Winterflugplan 2003/2004 hat die SWISS ihre Flüge ab Basel stark reduziert. Ende Jahr flog die SWISS 14 Destinationen von Basel aus an. Das Passagieraufkommen lag mit rund 2,5 Mio. Fluggästen um gut 19% unter dem Wert des Vorjahres. Durch den Wegfall der mit kleinen Regionalflugzeugen bedienten SWISS-Strecken reduzierten sich die Flugbewegungen ebenfalls deutlich; im Vergleich zum Jahr 2002 fanden fast ein Fünftel weniger Starts und Landungen statt.

Die FLK stellt in ihrem Bericht denn auch fest, dass im Jahr 2003 die Fluglärmsituation am Flughafen Basel-Mulhouse unproblematisch gewesen ist. Dies zumal auch die vom Flughafen in den letzten Jahren in Kraft gesetzten Lärmschutzregelungen ihre Wirkung entfalten haben. Aufgrund dieser

Einschätzung und in Verbindung mit den Beobachtungen des ersten Halbjahres 2004 kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass die Fluglärmsituation am EuroAirport gegenwärtig keinen besonderen Handlungsbedarf auslöst.

Nachdem im Jahr 2002 eine vergleichsweise stärkere Entlastung der Gebiete im Süden des Flughafens erreicht werden konnte durch die vollständige Inbetriebnahme der verlängerten Ost-West-Piste, kam es im Jahr 2003 zum umgekehrten Effekt. Zwei Faktoren haben dazu beigetragen. Zum einen hat der Rückzug der SWISS zu einer Veränderung des Flottenmixes am EuroAirport geführt, indem deutlich weniger kleine Flugzeugtypen zum Einsatz kamen. Aus diesem Grund ist der Weststart-Anteil wieder auf unter 20% gesunken. Der relative Anteil der Südstarts lag damit in 2003 höher als im Vorjahr. Zum anderen kam es im Jahr 2003 zu einer stärkeren Nutzung des Direktstarts. Bereits in seinem Bericht über die Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2002 hatte der Regierungsrat darauf hingewiesen, dass die Empfehlung der französischen Fluglärmkontrollinstanz ACNUSA („Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires“) zur Teilkorrektur der sogenannten ELBEG-Abflüge einen Wiederanstieg der Direktstarts zur Folge haben wird. Mit der Installation einer neuen Direktstartroute zum Punkt „BASUD“ im Mai 2003 hat die französische Flugsicherung die technischen Voraussetzung für die Rückverlagerung eines Teils der über den im Osten des Flughafens gelegenen Punkt ELBEG auf direkt nach Süden führenden Routen geschaffen. Per Jahresende 2003 wurde so ein Durchschnittswert von 3,9 Jet-Direktstarts pro Tag erreicht. Trotz des Anstiegs zum Vorjahr (0,9) liegt dieser Wert aber immer noch deutlich unter der gemäss der Direktstartvereinbarung von April 1998 erlaubten Zahl von 8.

Zur Installation des neuen Verfahrens „BASUD direkt“ hat die französische Flugsicherung die Schweizer Seite auf verschiedenen Ebenen konsultiert. So erfolgte die Einführung zum einen nach Zustimmung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL). Zum anderen wurde das Projekt vom Verwaltungsrat des Flughafens gutgeheissen. Die Vertreter des Regierungsrats im Flughafenverwaltungsrat konnten so die möglichen Auswirkungen des neuen Verfahrens bewerten und dabei klarstellen, dass die in der Direktstartvereinbarung enthaltenen Bedingungen auch in der neuen Situation Gültigkeit haben. In gleicher Weise hat sich schliesslich auch die FLK geäussert, die ebenfalls die Möglichkeit erhalten hatte, zum Projekt „BASUD direkt“ Stellungnahme zu nehmen. Insgesamt bewertet die FLK das Verfahren als geeignete Ergänzung der Standard-Abflugverfahren am EuroAirport; sie hat gegenüber der französischen Flugsicherung dabei klar zum Ausdruck gebracht, dass sicherzustellen ist, dass lärmässig keine schlechtere Situation eintritt als vor Mai 2000, dem Zeitpunkt der Einführung der Abflüge via den Punkt ELBEG.

Was den durch die oben erwähnte Veränderung im Flottenmix bedingten Rückgang der Weststarts anbetrifft, hat der Regierungsrat im Übrigen anlässlich der Sitzung der Trinationalen Umweltkommission für den EuroAirport im Dezember 2003 die Vertreter der französischen Flugsicherung aufgefordert, zusammen mit den am Flughafen operierenden Fluggesellschaften Möglichkeiten zu suchen, um die Weststart-Quote wieder zu erhöhen. In diesem Zusammenhang nimmt der Regierungsrat ebenso wie die FLK positiv zur Kenntnis, dass die geänderte Flottenzusammensetzung bei der SWISS zur Ausmusterung der in der Vergangenheit immer wieder beklagten lauten Flugzeuge vom Typ MD 80/83 geführt hat. Ebenfalls positiv erachtet der Regierungsrat, dass die Anzahl der gewährten Ausnahmegewilligungen sowie der Flüge kurz vor Ende der Sperrzeit stabil auf einem tiefen Stand geblieben ist.

Die vorgesehene Installation eines Instrumentenlandesystems auf der Piste 34 für Landungen von Süden (ILS 34) wurde im Jahr 2003 von der französischen Seite noch nicht entscheidungsreif vorbereitet. Die FLK und der Verwaltungsrat des Flughafens wurden von der französischen Flugsicherung und dem BAZL verschiedentlich über den jeweiligen aktuellen Verfahrensstand orientiert. Das BAZL hat zudem den Regierungsrat auch immer wieder direkt informiert. Der Regierungsrat hat dabei stets betont, dass er das ILS 34 unter der Voraussetzung unterstützt, dass es allein zum Ersatz der heutigen Sichtanflüge auf die Piste 34 dient. Ausserdem sei sicherzustellen, dass die Ein-

richtung im Rahmen eines öffentlichen Auflageverfahrens erfolge.

Schliesslich unterstützte der Regierungsrat auch im Jahr 2003 weiter den Schienenanschluss des EuroAirports. Zwar konnte der politische Projektlenkungsausschuss noch keinen definitiven Entscheid fällen. Die durchgeführten Studien zeigen aber klar die machbaren Varianten auf. Vor dem Hintergrund der Diskussion über die weitere Finanzierung der Eisenbahngrossvorhaben in der Schweiz und insbesondere die Beiträge zur Anbindung der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz hat der Regierungsrat mehrfach die finanzielle Beteiligung des Bundes am Schienenanschluss des EuroAirports angemahnt und sich für einen möglichst raschen Entscheid eingesetzt.

3. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, den "Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2003" zur Kenntnis zu nehmen.

Liestal, 26. Oktober 2004

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Der Präsident: Ballmer

Der Landschreiber: Mundschin

Beilage:

Bericht der Fluglärmkommission der Kantons Basel-Stadt und Basel-Landschaft für das Jahr 2003