



2006/238

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

betr. Petition „Kein Frachtflughafen in Basel-Mulhouse“

Vom 26. September 2006

1. Die Petition

Am 13. Januar 2005 hat der Landrat eine Forderung der Petition «Kein Frachtflughafen in Basel-Mulhouse» (eingereicht vom Forum «Flughafen - nur mit der Region») an den Regierungsrat überwiesen:

„Lärmige Frachtflüge zu sensiblen Zeiten dürfen unseren Lebensraum nicht vernichten!“

Der Kommissionsbericht hält zu dieser Forderung fest:

„Der Schutz der Bevölkerung vor den Lärmemissionen des Flugverkehrs ist als Anliegen ernst zu nehmen und weiter voran zu treiben. Dabei sind noch lange nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft. Es sind verstärkt Start- und Landerichtungen zu wählen, die dem Lärmschutz gerecht werden. Es sind insbesondere die Restriktionen zum Schutz der Bevölkerung in der Nacht strikte anzuwenden.“

Zwei Forderungen der Petition lehnte der Landrat ab:

- Fracht-Jumbos und Expressfrachter gehören nicht auf einen Stadtflughafen!
- Der Ausbau der Frachtzone 4 muss gestoppt werden!

Der Kommissionsbericht hält dazu fest:

„Fracht- und Expressfrachtverkehr entspricht einem Bedürfnis der regionalen Wirtschaft und hat sich seit Jahrzehnten auf dem EAP etabliert. Die überwiegende Mehrheit der Versendungen ist für die Region bestimmt. In dem Sinne ist ein auf die Region zugeschnittener Frachtverkehr auf dem EAP sinnvoll.“

„Dieser Ausbau der Zone 4 dient als Ersatz für veraltete logistische Einrichtungen und nicht primär zur Kapazitätserweiterung. Die Voraussetzungen für eine interkontinentale Frachtdrehscheibe sind auch mit diesem Ausbau auf dem EAP nicht gegeben und sind auch nicht erwünscht. Deshalb besteht kein Anlass, diese Bautätigkeit zu stoppen.“

2. Entwicklung und Bedeutung des Luftfrachtsektors

Weltweit und in Europa verzeichnet der Luftfrachtverkehr starke Zuwachsraten (abgesehen vom Jahr 2001). Der Branchenverband der Luftfahrt, die International Air Transport Association (IATA), gibt an, dass der Luftfrachtumsatz seit dem Jahr 2000 weltweit um rund 20% und in Europa um 8.5% anstieg. Auch künftig wird der Luftfracht im Vergleich zu anderen Industriezweigen ein überproportionales Wachstum zugeschrieben: Die IATA schätzt, dass der weltweite Luftfrachtumsatz bis in Jahr 2009 um jährlich 6.3% ansteigen wird. Für den Luftfrachtverkehr innerhalb Europas veranschlagt die IATA ein etwas tieferes Wachstum von 4.1%.

In der Schweiz werden jährlich Güter im Gesamtwert von 41,7 Milliarden Franken (30 % des exportierten Gesamtwerts) per Luftfracht transportiert. Der Bundesrat hält in seinem „Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz“ zum Luftfrachtsektor fest: „Neben der Passagierbeförderung stellt die Luftfracht einen wichtigen Teil der schweizerischen Luftfahrt dar.“ Betreffend der Luftfracht am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) macht der Bundesrat folgende Aussage: „Auch für Frachttransporte bildet der Flughafen für die ansässige Industrie einen wichtigen Standortvorteil. Die Luftfracht, als wichtiger Beitrag des Flughafens zur Intermodalität der Transportarten, ist von grosser Bedeutung nicht nur für den Flughafen, sondern für die Prosperität der ganzen Regio Tri Rhena.“

Die Aussagen des Bundesrates stimmen mit der Einschätzung des Regierungsrates überein: Transportbranche ist ein traditionell wichtiger Wirtschaftsfaktor für die gesamte Region. Basel ist - sowohl für Personen als auch für Güter - ein wichtiger Verkehrsknoten. Dies ist für die Standortattraktivität der Region ein wichtiger Pluspunkt. Um das Fortbestehen dieses Vorteils zu festigen, muss zum Erhalt und Verbesserung der Infrastruktur aller Verkehrsträger Sorge getragen werden. Die Vernachlässigung eines Transportweges würde sich nachteilig auf den gesamten Transportsektor auswirken, da die rasche und effiziente Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger von entscheidender Bedeutung ist.

Ein umfassendes Verkehrsangebot ist für den Erhalt der Standortattraktivität unserer Region äusserst wichtig. Damit hat der Frachtluftverkehr als essentielles Glied in diesem Angebot eine grosse Bedeutung für den gesamten Wirtschaftsraum. Die Bedeutung der Luftfracht wird zudem durch den wesentlichen Anteil an lokalem Frachtaufkommen unterstrichen.

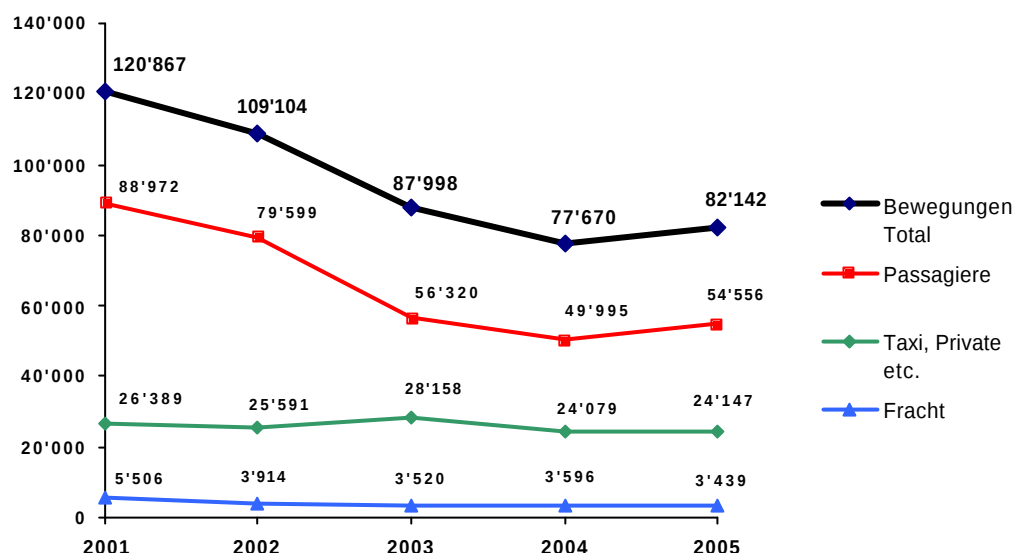
Am Flughafen Basel-Mulhouse arbeiten rund 1'100 Personen für Frachtunternehmen (dies entspricht 22% aller Beschäftigten).

3. Der Frachtsektor am Flughafen Basel-Mulhouse

3.1. Entwicklung der Bewegungen (Fracht- und Passagierverkehr)

Trotz der grossen wirtschaftlichen Bedeutung des Frachtsektors machen die Flugbewegungen einen verhältnismässigen geringen Anteil an den Gesamtflugbewegungen aus.

Grafik „Entwicklung der Bewegungen“



Die Grafik veranschaulicht die markanten Veränderungen im Passagierbereich, währenddessen die Bewegungen im Frachtbereich seit dem Jahre 2002 keinen grossen Schwankungen unterlagen. Die wichtigste Aussage zu dieser Grafik ist, dass die Frachtbewegungen konstant weniger als 5% ausmachen (seit dem Jahr 2002 rund 10 Bewegungen pro Tag)¹. Im vergangenen Jahr betrug der Frachtanteil an den Bewegungen 4.2%.

3.2. Übersicht über die Bedeutung der einzelnen Frachtsektoren am EuroAirport

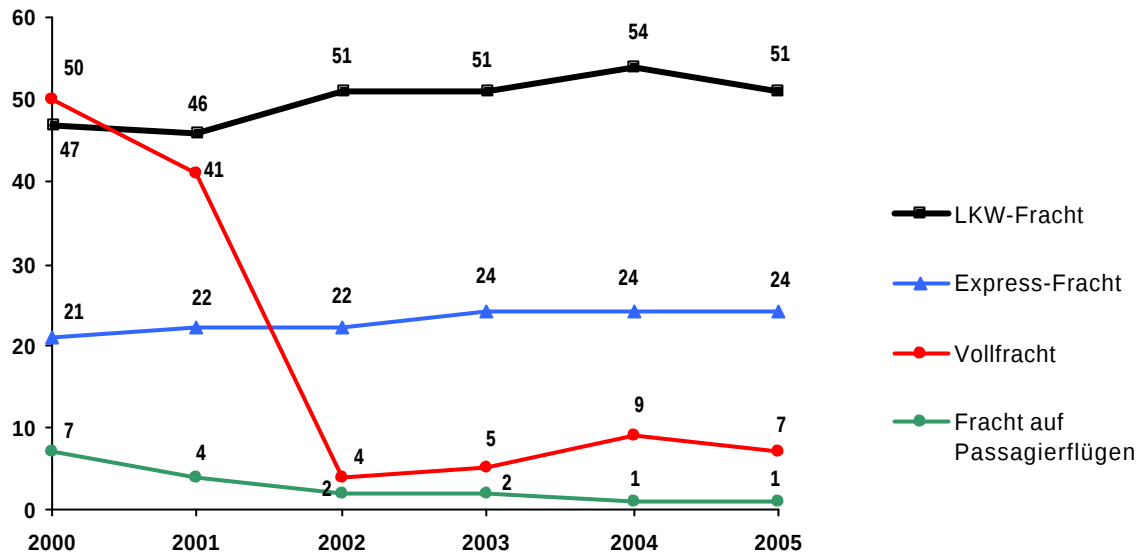
Bei den Angaben zum Frachtumsatz am Flughafen Basel-Mulhouse ist zwischen „LKW-Fracht“ und „geflogener Fracht“ zu unterscheiden.

Die „LKW-Fracht“ umfasst die ausschliesslich mit Lastwagen transportierte Fracht. Bei der geflogenen Fracht wird zudem zwischen „Express-Fracht“, „Luftfracht auf Passagierflügen“ und „mit Vollfracht-Flugzeugen geflogene Luftfracht“ unterschieden².

¹ Maximal 4.6% in den Jahren 2001 und 2004; minimal 3.6% im Jahre 2002.

² Früher wurde auch die Kategorie „Luftpost“ geführt. Im vergangenen Jahr wurde jedoch keine Luftpost mehr am EuroAirport umgesetzt. Im Jahr 2002 betrug der Umsatz noch 2'727 Tonnen.

Grafik „Entwicklung des Frachtumsatzes“ (in Tausend Tonnen)³



Der Umsatz der LKW-Fracht blieb in den letzten Jahren ungefähr konstant und macht seit 2002 den weitaus grössten Anteil des gesamten Frachtumsatzes aus (rund 60%). Die „geflogene Fracht“ (Express-Fracht, Vollfracht, Fracht auf Passagierflügen) ist hingegen stark eingebrochen und reduzierte sich um mehr als die Hälfte (2000: 80 Tausend t; 2005: 32 Tausend t). Dieser starke Rückgang ist fast ausschliesslich auf die Vollfracht zurückzuführen (minus 85%). Seit dem Jahre 2002 macht die Express-Fracht mit durchschnittlich rund 75% den weitaus bedeutendsten Teil der geflogenen Fracht aus. Der Anteil der Fracht auf Passagierflügen ist stets verhältnismässig gering (zwischen 3 und 7.5% der „geflogenen Fracht“).

3.3. Unterscheidung Fracht- und Passagierflugzeuge

Als Diskussionsgrundlage ist es wichtig zu erwähnen, dass keine Kategorie Frachtflugzeuge oder Expressfrachtflugzeuge existiert. Zur Lärmqualifikation der Flugzeuge wird üblicherweise das Chicago-Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt angewandt (sog. Kapitel 3-, 4- und 5-Flugzeuge).

Früher wurden für die Luftfracht tendenziell ältere Maschinen verwendet. Inzwischen fand auch im Frachtbereich eine Lärmsensibilisierung statt: Die Transportunternehmen tätigten hohe Investitionen zur Modernisierung ihrer Flotte. Im Allgemeinen sind heute die Frachtflugzeuge nicht lauter als die Passagierflugzeuge.

Am EAP beispielsweise verwenden die Expressfrachtunternehmen ausschliesslich die lärm-mässig bestqualifizierten Flugzeuge („Acoustic Group V“). Nur zwei Frachtflugzeuge, die den EAP frequentieren (ca. zwei Mal pro Woche), sind in einer anderen „Acoustic Group“ eingeteilt: Die Boeing 747-400 der Korean Airlines („Acoustic Group IV“) und die Boeing 747-200 der MasKargo („Acoustic Group III“).

³ Auf die graphische Darstellung der Luftpost wurde verzichtet, da sie einen geringen Umsatz hatte und seit dem Jahr 2004 völlig verschwand.

Auf dem EAP gelten lärmabhängige Landegebühren⁴. Die Frachtunternehmen haben deshalb ein Interesse, möglichst moderne Flugzeuge einzusetzen. So muss die Boeing der Maskargo 35% höhere Landegebühren bezahlen, als die Boeing der Korean.

Für Passagier- und Frachtflugzeuge gelten die gleichen Betriebszeiten. Strengere Betriebszeiten gelten für lärmige Flugzeuge (Kapitel II- und laute Kapitel III-Flugzeuge). Die Einführung unterschiedlicher Betriebszeiten für Passagier- und Frachtflugzeuge wäre aus wettbewerbsrechtlichen Gründen äusserst fragwürdig.

Eine Unterscheidung zwischen Passagier- und Frachtflugzeugen ist aus Sicht des Flughafens und der Flugsicherung nicht sinnvoll. Dem Anwohner- und Umweltschutz wird besser Rechnung getragen, wenn die Flugzeuge gemäss ihren Emissionen qualifiziert werden, wie dies mit den emissionsabhängigen Gebühren des EAP umgesetzt wird.

3.4. Übersicht über die Nachtflugbewegungen: Grundsätzlich über nördlichen Sektor

a) Abwicklung in der Nacht

Das AIP⁵ und die Vorschriften der Flugsicherung („Manuel d'Exploitation“) halten fest, dass in der Nacht (zwischen 22 und 6 h) soweit operationell möglich nach Norden gestartet wird, obwohl auch in der Nachtzeit grundsätzlich von Norden gelandet wird.

Damit ein Flugzeug nach Norden starten kann (bei gleichzeitigem Nordlanderegime⁶), ist aus Sicherheitsgründen ein Zeitfenster von mindestens 10 Minuten notwendig, d.h. während 10 Minuten dürfen im nördlichen Abflugsektor keine Bewegungen stattfinden. Soweit ein genügend grosses Zeitfenster vorhanden ist (und die weiteren Wetterbedingungen erfüllt sind), starten die Flugzeuge konsequent nach Norden.

Startende Flugzeuge werden zudem angewiesen, am Boden zu warten, wenn abzusehen ist, dass innerhalb nützlicher Frist ein genügend grosses Zeitfenster entstehen wird. Die Flugsicherung schafft aber keine Zeitfenster (indem sie beispielsweise anfliegende Flugzeuge auf eine Warteschlange beordert).

b) Entwicklung der Nachtflugbewegungen am EAP (zwischen 22 und 6 Uhr)

Die Abwicklung des Verkehrs über den Nordsektor wird seit dem Jahr 2002 umgesetzt.

⁴ Zudem sind die Landegebühren auch abhängig vom Ausstoss von Schadstoffen.

⁵ AIP: Aeronautical Information Publication; Luftfahrthandbuch.

⁶ Mit anderen Worten: Eine Landung soll im Norden abgewickelt werden, ohne dass Flugzeuge nach Süden starten müssen.

Nachfolgende Tabelle widerspiegelt diese Entwicklung.

Tabelle „Entwicklung + Verteilung der Nachflugbewegungen“

	2000	Anteile	2001	Anteile	2002	Anteile	2003	Anteile	2004	Anteile	2005	Anteile
Landungen von Norden	5237	58.7%	4368	53.6 %	3762	55%	3632	63.3%	3572	71.9%	4649	73.7%
Landungen von Süden	115	1.3%	107	1.3%	100	1.5%	60	1%	43	0.9%	64	1%
Landungen von Osten	7	0.1%	4	0.1%	5	0.1%	10	0.2%	14	0.3%	2	0.03%
Starts nach Norden	1512	16.7%	1249	15.3 %	892	13.1%	851	14.8%	985	19.9%	919	14.6%
Starts nach Süden	2181	24%	2380	29.2 %	1427	20.8%	780	13.6%	318	6.4%	663	10.5%
Starts nach Westen	14	0.2%	44	0.5%	647	9.5%	409	7.1%	28	0.6%	8	0.1%
Total	9'066	100%	1	100%	8'152	100%	1	100%	6'833	100%	6'305	100%

Während im Jahre 2000 noch 25% der Nachflugbewegungen im Süden abgewickelt wurden, beträgt dieser Anteil im 2005 noch rund 12%. Die Anzahl der Bewegungen reduzierte sich von 2'487 (im Jahr 2001) auf aktuell 727; dies entspricht einem Rückgang um 70%. Allerdings erhöhte sich im vergangenen Jahr der Anteil der Südlandungen und -starts gegenüber dem Jahr 2004.

Damit wird verdeutlicht, dass die Nachflugbewegungen vermehrt und zu grossen Teil über den weniger dicht besiedelten Norden abgewickelt werden. Die Bemühungen der Flugsicherung haben also Erfolg gezeigt.

c) Frachtflugbewegungen in der Nacht

Die Frachtflugbewegungen in der Nacht verteilen sich wie folgt.

Tabellen „Bewegungen von Frachtflugzeugen in der Nacht“ (Jahre 2004 und 2005)

2004	0 - 5 h	5 - 6 h	22 - 23 h	23 - 24 h	Total 22 - 6 h	Anteile
Landungen von Norden	40	914	487	9	1450	56.4%
Landungen von Süden	0	0	6	0	6	0.2%
Landungen von Osten	0	1	1	0	2	0.1%
Starts nach Norden	10	0	377	534	921	35.9%
Starts nach Süden	3	2	144	22	171	6.7%
Starts nach Westen	0	0	15	3	18	0.7%
Total Bewegungen	53	917	1030	568	2568	100%

2005	0 - 5 h	5 - 6 h	22 - 23 h	23 - 24 h	Total 22 - 6 h	Anteile
Landungen von Norden	21	918	664	102	1705	60.5%
Landungen von Süden	0	0	16	3	19	0.7%
Landungen von Osten	0	0	0	0	0	0
Starts nach Norden	7	0	294	493	794	28.1%
Starts nach Süden	0	0	271	27	298	10.6%
Starts nach Westen	0	0	3	1	4	0.1%
Total Bewegungen	28	918	1248	626	2820	100%

Grau markiert ist Sperrzeit des EAP⁷.

Diese Tabellen verdeutlichen, dass der Verkehr in der Nacht grossmehrheitlich im Norden abgewickelt wird: Rund 90% aller Frachtflugbewegungen. Den Süden überflogen im selben Zeitraum rund 9% aller Frachtflugzeuge. Während der Sperrzeit des Flughafens wurden im Süden innerhalb von zwei Jahren nur 5 Frachtflüge abgewickelt.

d) Anteile der Frachtflugbewegungen in der Nachtzeit

Der Anteil der Fracht am Total der Bewegungen in der Nachtzeit ist verhältnismässig hoch: Wie nachfolgende Tabelle zeigt, betrug der Anteil der Frachtflüge in den Nachtstunden in den vergangenen Jahren rund 40%.

Tabelle „Bewegungen in der Nacht“

		2001		2002		2003		2004		2005	
		Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
Fracht	Passagierflüge	4559	53.6%	3601	50.4%	3016	48,6%	2461	45.7%	3686	55.1%
	Expressfrachtflüge	3025	35.7%	2714	38%	2356	38%	2450	45.5%	2474	37.0%
	Postflüge	322	3.8%	378	5.3%	310	5.0%	-	-	-	-
	Vollfrachtflüge	-	-	-	-	-	-	6	0.1%	13	0.2%
	Rettungsdienste	281	3.3%	285	4%	372	6%	345	6.4%	428	6.4%
	andere Flüge	306	3.6%	163	2.3%	160	2.6%	76	1.4%	87	1.3%
	<i>Total Nachtflugbewegungen</i>	8493	100%	7141	100%	6214	100%	5383	100%	6688	100%

Der überproportionale Anteil von Frachtflügen in den Nachtstunden ist fast ausschliesslich auf die Expressfrachtflüge zurück zu führen. Die Gründe hierfür liegen im Geschäftsmodell der Expressfracht: Die Nutzung der Tagesrandstunden sind für Expressfracht eine Geschäftsvoraussetzung. Die abends aufgegebene Ware muss am nächsten Morgen am Bestimmungsort

⁷ Sperrzeit für Linienflüge: Starts 24 - 6 Uhr; Landungen: 24 - 05 Uhr.

ankommen. Alle Expressfrachtunternehmen funktionieren nach dem „Hub-and-Spoke-Prinzip“: Die Güter werden von verschiedenen Flughäfen in Europa abends in die Verteilzentrale gefördert (diese Hubs sind bspw. Brüssel, Lüttich, Paris, Köln/Bonn; sie verfügen zumeist über einen 24 Stunden-Betrieb), dort während der Nacht sortiert und frühmorgens in den Zielorten verteilt. Dieses System widerspiegelt sich im Flugplan der Expressfrachtunternehmen. Eine Ausdehnung der Betriebssperre würde dieses System verunmöglichen, und die Expressfrachtunternehmen müssten einen anderen Standort suchen.

Die Langstreckenfracht funktioniert nach einem anderen System. Sie ist Teil des weltumspannenden Netzes. Diese Flugzeuge operieren in der Regel überall auf dem Globus. Der Flugplan wird so optimiert, dass den Gegebenheiten der verschiedenen Destinationen (u.a. Betriebszeiten der Flughäfen) und den Bedürfnissen der dort ansässigen Wirtschaft Rechnung getragen werden kann.

Aufgrund der dargestellten Systems bestehen nur geringe Einflussmöglichkeiten des Flughafens auf die Festlegung des Flugplanes. Die Flughafendirektion ist bei Verhandlungen mit den Frachtgesellschaften jedoch stets bestrebt, dass der allfällige Spielraum im Flugplan ausgenutzt wird, um eine möglichst umweltschonende Verkehrsabwicklung am EAP zu erreichen, d.h. um Starts und Landungen in den Randstunden zu vermeiden.

Beispielsweise hat der Flughafen bei der Malaysia Airlines interveniert, damit der abendliche Abflug früher stattfindet. Die Fluggesellschaft hat schliesslich in eine Vorverlegung auf 21:25 h (anstatt bisher 21:45 h) eingewilligt. Zudem haben Interventionen des Flughafens bewirkt, dass die Landungen der Antonow 124 (das grösste kommerziell genutzt Frachtflugzeug der Welt) im Oktober 2005 nicht wie von der Fluggesellschaft vorgesehen um 6 Uhr morgens, sondern erst um 8 Uhr stattfanden.

In der Beilage ist der Frachtflugplan am Flughafen Basel-Mulhouse detailliert dargestellt.

4. Ausnahmewilligungen

Die Gründe für die Bewilligung von Ausnahmen sind sehr unterschiedlich. Die häufigsten sind

- wetterbedingte Verzögerungen (bspw. Räumung der Pisten von Schnee, andere temporäre und wetterbedingte Pistensperrungen),
- technische Verzögerungen (bspw. temporäre Pistensperrung infolge eines Unfalls),
- Verspätungen von Flugzeugen, die mehrere Rotationen durchführen und auf dem EAP stationiert sind.

Die Ausnahmegewilligungen haben sich in den letzten vier Jahren wie folgt entwickelt:

Tabelle „Entwicklung der Ausnahmegewilligungen“

	2002		2003		2004		2005	
	Bewilligt	Verweigert	Bewilligt	Verweigert	Bewilligt	Verweigert	Bewilligt	Verweigert
00 - 01 h	29	10	33	17	27	32	49	77
01 - 05 h	6	5	1	15	1	13	1	13
05 - 06 h	1	2	7	8	1	2	0	2
22 - 23 h	27	5	15	1	6	2	11	4
23 - 24 h	39	11	62	9	28	13	35	26
Total	102	33	118	50	63	62	96	120
Verhältnis in %	76%	24%	70%	30%	50%	50%	44%	56%

Während des ganzen letzten Jahres wurden total 50 Ausnahmenbewilligungen ausserhalb des Betriebsrahmens⁸ erteilt. Gleichzeitig wurden in diesem Zeitrahmen 92 Anfragen verweigert. Die 49 Bewilligungen zwischen 00 und 01 Uhr betreffen grossmehrheitlich Landungen, welche ein paar Minuten nach Mitternacht stattfinden. Insgesamt ist eine klar positive Entwicklung zu verzeichnen: Im Jahre 2002 wurden 76% aller Anfragen bewilligt. Der Anteil an Ausnahmegewilligungen sank kontinuierlich auf 44% im vergangenen Jahr.

In der Beilage sind die durchschnittlichen Verspätungen der Frachtflüge dargestellt.

Zu einer Verbesserung der Situation hat das seit dem 1. Januar 2004 in Kraft getretene „Arrêté d'Exploitation“ beigetragen. Die Verletzung der Betriebsvorschriften kann seither mit Geldstrafen sanktioniert werden.

5. Stellungnahme der FLK

Die FLK hat am 16. Dezember 2004 und am 22. Juni 2006 über dieses Thema debattiert. Zum Entwurf der vorliegenden Landratsvorlage hat die FLK folgende Stellungnahme verabschiedet:

Der Bericht stellt die Situation des Frachtluftverkehrs am EuroAirport umfassend und gründlich dar.

Die Luftfracht wird nicht nur in reinen Frachtflugzeugen, sondern auch in Passagierflugzeugen und „terrestrisch“ in Lastwagen befördert. Reine Frachtflugzeuge machen konstant weniger als 5% der Bewegungen aus. Jedoch finden Starts und Landungen der reinen Frachtflugzeuge - im Vergleich zu Passagierflügen - verhältnismässig oft in den frühen Morgen- und späten Abendstunden statt (rund 40% aller Bewegungen in diesem Zeitraum). Dies ist fast ausschliesslich auf Expressfracht zurückzuführen, da die Nutzung der Tagesrandstunden für Expressfracht eine Geschäftsvoraussetzung ist. Es ist einleuchtend, dass die Expressfracht ohne „späte“ Abflüge und „frühe“ Landungen ihren Betrieb nicht aufrechterhalten kann.

⁸ Sperrzeit: Starts 24 - 6; Landungen: 24 - 05 h.

Die Fluglärmkommission stellt fest, dass die Bemühungen des EuroAirports und der Flugsicherungen dazu geführt haben, dass namhafte Verbesserungen im Lärmschutz eingetreten sind. Die Fluglärmkommission hat den Eindruck gewonnen, dass EuroAirport und Flugsicherung im Rahmen des Betriebskonzepts ihre Möglichkeiten zur Reduzierung der Fluglärmbelastung ausschöpfen.

Diese Feststellungen sind insbesondere darauf zurückzuführen, dass

- Südlandungen und -starts in der Nachtzeit seit dem Jahr 2000 anteilmässig um mehr als die Hälfte reduziert wurden;*
- die Frachtflugbewegungen in der Nachtzeit wenn immer möglich über den Norden abgewickelt wurden;*
- Ausnahmegewilligungen wesentlich restriktiver erteilt werden.*

Einzig negativ ist die anteilmässige Erhöhung der Fracht-Südlandungen und -starts im vergangenen Jahr gegenüber 2004.

Insgesamt ergibt sich aber ein eindeutig positives Bild. Die FLK wünscht, dass die derzeitige An- und Abflugverteilung zumindest beibehalten wird und insbesondere die Bewegungen in der Nacht weiterhin und wenn immer möglich im Norden abgewickelt werden, weil dort die Zahl der betroffenen Bevölkerung wesentlich geringer ist.

Die Fluglärmkommission teilt die Meinung der Petition, dass „lärmige Frachtflugzeuge unseren Lebensraum nicht vernichten dürfen“. Diese Gefahr besteht aber nicht, weil reine Frachtflugzeuge nicht per se lärmiger sind als andere Flugzeuge, sie nur einen kleinen Teil aller Bewegungen verursachen und weil die Einschränkungen und Bemühungen zur Lärmreduktion für alle Flugzeuge gelten.

6. Zusammenfassung

Die grosse wirtschaftliche Bedeutung des Speditions- resp. Frachtsektors für unsere Region ist unbestritten. Ebenso erwiesen ist es, dass der Frachtluftverkehr ein wesentliches Glied im gesamten Verkehrsangebot ist und aufgrund der guten Wachstumsprognosen Chancen für eine positive Entwicklung und somit Aussicht auf neue Arbeitsplätze bietet. Gleichzeitig hat die Anwohnerschaft berechtigte Anliegen, dass der Betrieb des Flughafens möglichst umweltschonend abgewickelt wird.

Die Lärmbelastung durch Frachtflugzeuge ist aber als verhältnismässig gering anzusehen:

Zwar haben die Frachtflüge in den Nachtstunden einen insgesamt überproportionalen Anteil, doch ist davon der südliche Sektor nur geringfügig betroffen: In den vergangenen beiden Jahren überflogen zwischen 24 Uhr und 06 Uhr den südlichen Sektor 5 Frachtflugzeuge; zwischen 23 Uhr und 24 Uhr waren es total 52 Frachtflüge (ca. ein Frachtflugzeug alle zwei Wochen). Diese verhältnismässig geringe Lärmbelastung ist im Wesentlichen auf die entsprechenden Bemühungen der französischen Flugsicherung zurück zu führen.

Trotz der erfolgreichen Umsetzung der Massnahmen zur Lärmbekämpfung besteht ein Zielkonflikt zwischen Umweltanliegen und wirtschaftliche Interessen. Am Beispiel der Expressfracht wird dieser Konflikt klar erkennbar: Den Betriebszeiten des Flughafens kommen eine

sehr hohe wirtschaftliche Bedeutung zu, weil die Nutzung der Randzeiten eine Geschäftsvoraussetzung für die Expressfracht ist und somit eine Grundlagen für Hunderte von Arbeitsplätzen bildet.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass dieser Zielkonflikt ausgewogen gelöst wird, u.a. weil die Möglichkeiten zur Reduzierung der Lärmbelastung in jeder Hinsicht ausgeschöpft werden (Wahl der Start- und Landerichtungen, lärmabhängige Landegebühren, Ausnahmegewilligungen). Er kommt daher zum Schluss, dass die verschiedenen Interessen angemessen berücksichtigt werden und kein Handlungsbedarf besteht.

7. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Petition „Kein Frachtflughafen in Basel-Mulhouse“ abzuschreiben.

Liestal, 26. September 2006

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Der Präsident: Wüthrich-Pelloli

der Landschreiber: Mundschin

Beilage: Übersicht über die einzelnen Frachtflugbewegungen