



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.1152.01

WSD/P081152
Basel, 27. August 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 26. August 2008

Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2007

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 2007 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 ist¹, 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 2007

Das Jahr 2007 war wiederum ein Erfolgjahr für den EuroAirport. In Fortsetzung des Aufwärtstrends der Vorjahre hat das Fluggastaufkommen mit 4,27 Mio. Passagieren per Jahresende einen neuen historischen Höchststand erreicht. Gegenüber 2006 bedeutete dies einen Anstieg von 6 Prozent. Die Zunahme bei den Passagierzahlen ist aber geringer als in den beiden Vorjahren. Im Linienverkehr nutzten 3,7 Mio. Passagiere den EuroAirport. Der Anstieg gegenüber 2006 betrug 8%. Bei den Ferienflügen war Ende 2007 wiederum ein Rückgang zu verzeichnen (- 3%). Im vergangenen Jahr liessen sich am EuroAirport vier neue Fluggesellschaften nieder und 17 neue Destinationen kamen ins Angebot.

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

Diese Entwicklung setzt den Erfolg der vor vier Jahren konsequent eingeleiteten Strategie fort, im Flugangebot auf einen Mix verschiedener Anbieter abzustellen und Anreize für die Erschliessung neuer Marktpotentiale zu schaffen. Daneben wurde mit intensivem Kostenmanagement die nachhaltige Stabilisierung auf der Ausgabenseite fortgesetzt.

Auch im Jahr 2007 führte die markante Steigerung der Passagierzahlen nicht zu einem gleichartigen Anwachsen der Flugbewegungen. Dies ist primär auf die generell steigende Auslastung bei gleichzeitigem Einsatz von Flugzeugtypen mit grösserer Kapazität zurück zu führen. Die Anzahl der Starts und Landungen nahm nur leicht zu (von 81'865 auf 82'024). Der Regierungsrat teilt daher die Bewertung der Fluglärmkommission, dass im Hinblick auf den Umweltschutz 2007 ein weitgehend problemloses Jahr für den Flughafen war. Die Fluglärmsituation blieb in 2007 gesamthaft weiterhin entspannt.

Die FLK stellt dazu in ihrem Bericht fest, dass das Muster in der Pistennutzung, d.h. die Verteilung der An- und Abflüge auf die verschiedenen Pisten des Flughafens in 2007, demjenigen der Vorjahre entsprach. Die Hauptpistenrichtung Nord-Süd hat praktisch unverändert Bestand mit einem Verkehrsanteil von 54% im Sektor nördlich, zu 42% im Sektor südlich des Flughafens. Die Bewegungen in umgekehrter Richtung (Südlandungen und Nordstarts) nahmen hingegen überproportional zu. Mit Blick auf das Ende 2007 eingeführte Instrumenten-Landesystem ist der Anteil der Südlandungen von besonderen Interesse: Dieser Anteil erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr auf 6%. Seit dem Jahr 2000 schwankte dieser Anteil zwischen 3,6% und 8,3%. Pro Tag fanden durchschnittlich knapp sechs Südlandungen statt. Während sich der Zuwachs der Südlandungen auf die Tagzeiten beschränkt und in den Randstunden gar eine Abnahme zu verzeichnen war, erhöhten sich die Nordstarts auch in der Nacht deutlich. Diese Entwicklung zeigt einerseits, dass der Südlandeanteil im langjährigen Vergleich erheblich schwankt und in erster Linie von den unterschiedlichen Wetterbedingungen abhängt. Andererseits verdeutlicht er die Bemühungen der Flughafenbehörden, bei geringem Verkehrsaufkommen, d.h. in der Regel in den Randstunden, und soweit keine Sicherheitsgründe dagegen sprechen, Nordstarts durchzuführen. Der Regierungsrat begrüsst wie die FLK diese Bestrebungen, weil beim Nordabflug deutlich weniger Personen von Fluglärm betroffen sind.

Aus Sicht des Regierungsrats ebenfalls zu begrüssen ist, dass mit 3,7 Jet-Direktstarts im Jahresdurchschnitt der in der Vereinbarung zum Abflugverfahren Hochwald festgelegte Maximalwert von acht wiederum nicht erreicht wurde.

Nachdem die Weststartquote im 2006 noch einen Zuwachs erfuhr, hat sie im vergangenen Jahr abgenommen auf 6,4% (- 19%). Damit wird die im Zusammenhang mit dem Beschluss zur Verlängerung der Ost-West-Piste vorgesehene Quote von 20-25% immer noch klar unterschritten, wenngleich die Zahlen infolge einer zweimonatigen Pistensperrung wegen Unterhaltsarbeiten zu relativieren sind. Der Regierungsrat teilt die Auffassung der FLK, dass die Bemühungen für die verbesserte Benutzung der Ost-West-Piste fortgesetzt werden müssen. Deshalb begrüsst die Regierung, dass der Flughafen die Einführung von finanziellen Anreizen für Weststarts prüft.

Die FLK stellt zudem fest, dass die Anzahl der Bewegungen in den Nachtstunden in Übereinstimmung mit den Gesamtbewegungen leicht zugenommen hat. Klar positiv zu beurteilen ist die Abnahme und damit eine Trendumkehr bei den Bewegungen in der ersten Nachtstunde zwischen 22 und 23 Uhr, weil in diesem Zeitraum punktuell erhöhte Fluglärmbelastungen bestehen. Insbesondere wird der Planungswert für Wohnzonen (Lärmempfindlichkeitsstufe II) in Teilen der Gemeinde Allschwil überschritten, mit entsprechenden raumplanungsrechtlichen Folgen. Der Regierungsrat unterstützt daher die Forderung der FLK nach baldiger Vorlage des vom BAZL für die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt angekündigten Fluglärmbelastungskatasters. Der Regierungsrat geht davon aus, dass dies im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Objektblatts für den Flughafen Basel-Mulhouse im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) erfolgen wird.

Positiv ist, dass der Flughafen die Anregungen aufgenommen hat und nun daran ist zu prüfen, wie mittels Tarifsetzung und Betriebszeitengestaltung ein bestmöglicher Schutz der Flughafenanwohnerschaft in den sensiblen Nachtstunden erreicht wird. Dasselbe gilt auch für die Abwicklung des Luftfrachtverkehrs, der in wirtschaftlicher Hinsicht eine wichtige Rolle für die Region Basel spielt, aber aufgrund des Einsatzes grosser Flugzeuge im Vollfrachtsektor als besonders störend empfunden wird.

Aufgrund des Berichts der FLK für 2007 ist der Regierungsrat der Auffassung, dass die Fluglärmsituation am EuroAirport weiterhin keinen besonderen Handlungsbedarf auslöst.

3. Benutzung des ILS 34 im Jahr 2008: Stellungnahme der FLK und Anmerkungen des Regierungsrats

Aufgrund der aktuellen Entwicklung im Zusammenhang mit dem Instrumentenlandesystem für Südlandungen auf der Piste 34 (ILS 34) des EuroAirport nimmt der Regierungsrat ausnahmsweise Stellung zu Ereignissen des laufenden Jahres.

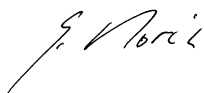
Per Ende 2007 wurde nach langer politischer und technischer Vorbereitungszeit das ILS 34 in Betrieb genommen. Das ILS 34 ersetzt das frühere Sichtanflugverfahren (MVI) auf die Piste 34. Seit Ende Februar / Anfang März 2008 kommt es in den vom ILS 34-Anflug betroffenen Bevölkerungsteilen zu heftigen Reaktionen und Unmut. Besonders die Südanflüge am späten Abend sowie solche an Wochenenden oder Feiertagen werden kritisiert.

Die FLK hat mit Schreiben vom 16. Juli 2008 zur Benutzung des ILS 34 Stellung genommen. Darin nimmt sie vom Prüfungsergebnis des BAZL Kenntnis, welches für den Betrieb des ILS 34 in den ersten Monaten bis Mai die vollumfängliche Einhaltung der verschiedenen Massnahmen zur umweltmässigen Optimierung sowie der Benutzungsbedingungen durch die französische Flugsicherung feststellt. Ein anderes Ergebnis wäre für die FLK auch nicht annehmbar gewesen. Deshalb stellt sie befriedigt fest, dass die partnerschaftlich vereinbarten Benutzungsbedingungen Wirkung zeigen. Die FLK betrachtet als selbstverständlich, dass diese Vereinbarung auch künftig eingehalten wird. Zudem begrüsst sie, dass der EuroAirport nun umfassende und aktuelle Informationen (insbesondere für Laien lesbare Wind- und exakte Benutzungsdaten) zur Verfügung stellt. Trotzdem bleibe die aktuelle Situation für einen Teil der Bevölkerung unbefriedigend. Es ist verständlich, dass diejenigen, welche bisher vom

Fluglärm verschont waren, sich eine Rückkehr zum bisherigen Regime wünschen. Die FLK hält aber eine Rückkehr zum bisherigen Regime für unrealistisch. Die FLK schliesst ihre Stellungnahme mit der Ansicht, dass ständig Verbesserungen bezüglich Fluglärm zu überprüfen und gegebenenfalls umzusetzen sind.

Der Regierungsrat nimmt die Anliegen und die Kritik aus der Bevölkerung zum ILS 34 ernst. Die Benutzung des ILS 34 wird vom Kanton aufmerksam und stetig beobachtet. Auch aufgrund der im Mai erfolgten Überprüfung des BAZL ist der Regierungsrat der Auffassung, dass das bis Frühsommer 2008 feststellbare Aufkommen an Anflügen via ILS 34 bei sehr häufig aufgetretenen Nordwindlagen grundsätzlich im Rahmen der Erfahrungswerte liegt und der Schluss verfrüht ist, dass die Vereinbarung zu den Nutzungsbedingungen des ILS 34 verletzt wird. Er besteht selbstverständlich auf einer lückenlosen und strikten Einhaltung der Benutzungsbedingungen. Zudem wird der Regierungsrat rasch reagieren, wenn nach seiner Beurteilung der Betrieb des ILS 34 nicht vereinbarungskonform erfolgt. Sollten bezogen auf das ganze Jahr die in der Vereinbarung festgelegten Schwellenwerte überschritten werden, müssen BAZL und die französische Zivilluftfahrtbehörde DGAC dies vertieft erläutern und Massnahmen vereinbaren. Gleichzeitig setzt sich der Regierungsrat für verschiedene Massnahmen ein (insb. die Überprüfung der Betriebszeiten und die Verstärkung der Lenkungswirkung der Flughafen-Gebühren), um die Lärmimmissionen insbesondere in den Randstunden zu beschränken. Zudem achtet er kontinuierlich darauf, dass die bereits bestehenden Massnahmen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens weiter umgesetzt werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber

Beilage:

- Bericht der Fluglärmkommission für das Jahr 2007

(Hinweis: Der Umwelt-Bericht des EuroAirport kann auf der Webseite des EuroAirport eingesehen werden: www.euroairport.com. Auf Anfrage stellt der EuroAirport den Bericht per Post zu; Bestellung via Email-Adresse enviro@euroairport.com).



Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

► Der Präsident

Peter Bachmann
Lenzgasse 5, CH-4056 Basel

Telefon 061 / 281 94 00
E-Mail bachmann.selim@bluewin.ch

An die Regierungen der Kantone
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Basel, den 16. Juli 2008

Bericht der Fluglärmkommission über das Jahr 2007

Sehr geehrte Herren Regierungspräsidenten

Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsrätinnen und Regierungsräte

Gemäss § 3 der Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen vom 29./22. Mai 2001 erstattet Ihnen die Fluglärmkommission (FLK) ihren Bericht über das Jahr 2007. Darin enthalten ist der Bericht der Ombudsstelle für Fluglärmklagen gemäss § 14 Abs. 3 der Vereinbarung.

Der vorliegende Bericht enthält weniger Zahlen und Tabellen als in den Vorjahren. Sämtliche Daten können dem Umwelt-Bericht des Flughafens Basel-Mulhouse entnommen werden, der neu beigelegt wird.

1. Auftrag

Die Fluglärmkommission ist per 1. Juli 2001 als beratende Kommission der beiden Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft für die Behandlung von Fluglärmfragen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen eingesetzt worden. Sie hat als generellen Auftrag, folgende Ziele anzustreben:

- Verhinderung der Zunahme der Lärmbelastung
- Reduktion der Lärmbelastungen auf ein Mass, welches die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stört
- Ausschöpfung der Massnahmen zur weiteren Reduktion der Lärmbelastung, die technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sind.

Insbesondere hat sie den Regierungen der beiden Kantone jährlich über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung zu berichten.

2. Aktivitäten der Fluglärmkommission

Im Jahre 2007 ist die Fluglärmkommission zu vier Sitzungen zusammenkommen. Gegenstände der Sitzungen waren:

- Information und Diskussion zur Plafonierungsinitiative Flughafen Zürich;
- Information und Diskussion zur Erschliessung der Zone Süd (Flugzeugausstattung und -unterhalt; Frachtzone);
- Information und Diskussion Information über den Stand des Projekts ILS 34;
- Information und Diskussion zur Frachtstrategie des EAP;
- Information und Diskussion über die Anliegen elsässischer Gemeinden zur Reduktion der ELBEG-Abflugs;
- Information zum Lärmbelastungskataster EuroAirport;
- Information über den Absturz eines Kleinflugzeugs vom 23.07.2007;
- Information zur Sitzung 2006 der Trinationalen Umweltkommission;
- Information über den Stand der Arbeiten zur EURO 2008 am EAP;
- Verabschiedung des Fluglärmberichts 2006.

3. Fluglärmmessung und Lärmberichterstattung des EAP

Das bisherige, rund zehnjährige Fluglärmüberwachungssystem CIEMAS ist nach einer international durchgeführten Ausschreibung durch ein neues System abgelöst und im Monat Dezember operationell in Betrieb genommen worden. Damit werden sowohl die Datensicherung, wie auch die Möglichkeiten der Datenauswertung verbessert, so dass noch vermehrt auf die verschiedenen Anfragen eingegangen werden kann. Die Standorte der Mikrofone sind – mit Ausnahme einer internen Verschiebung in Blotzheim – unverändert übernommen worden. Damit waren die Voraussetzungen für eine systematische Analyse des Fluglärms erfüllt.

Die Abteilung Umwelt des Flughafens hat im Berichtsjahr ihre Umwelt- und Fluglärmberichterstattung in der Form von Quartals- und Jahresberichten fortgeführt. Die Berichte sind im Hinblick auf eine gute Verständlichkeit für breite Kreise und eine möglichst gute Vergleichbarkeit im unterschiedlichen rechtlichen Rahmen zwischen Frankreich, der Schweiz und Deutschland gestaltet und zweisprachig verfasst. Den Informationsbedürfnissen der verschiedenen Anspruchsgruppen des Flughafens wird nach Möglichkeit Rechnung getragen. In Ergänzung zu den öffentlich auch über die Homepage des Flughafens zugänglichen Berichten stellt die Abteilung Umwelt auf Anfrage und im Rahmen der Realisierbarkeit spezielle Fluglärm- auswertungen zur Verfügung. Quartals- und Jahresberichte werden den politischen Behörden sowie den betroffenen Verwaltungsstellen im Umkreis des Flughafens zugestellt. Der Bericht der FLK basiert weitgehend auf den Daten dieser Dokumente des Flughafens.

4. Statistik der Flugbewegungen (in Klammern jeweils Vorjahrszahlen)

4.1 Gesamtbewegungen

Datenmaterial: Tabellen 2 und 3 im Anhang und Seiten 4 bis 7 des EAP-Umweltberichts.

Die **Gesamtzahl aller Starts und Landungen** (alle Verkehrs- und Gewichtsklassen) betrug 82'025 (Vorjahr: 81'865), was einer **Zunahme von 0.2%** entspricht. Die Anzahl der **Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR)** erhöhte sich um **3.1%** von 65'065 im Vorjahr auf 67'051 zu. Die Flugbewegungen am EAP blieben damit weiterhin auf einem relativ tiefen Niveau¹.

Das Passagieraufkommen lag dagegen mit ca. **4,27 Mio. Fluggästen** abermals über dem Vorjahreswert. **Die Zunahme betrug 6.3%**. Einmal mehr war der Zuwachs beim Passagieraufkommen deutlich höher, als derjenige bei den Bewegungszahlen, wenn auch weniger ausgeprägt als in den Vorjahren. Dies belegt den fortgesetzten Trend am EAP zum Einsatz grösserer Flugzeuge mit höherer Sitzplatzkapazität bei gleichzeitig hoher Sitzplatzauslastung. Die Zunahme bei den Passagierzahlen ist aber deutlich geringer als in den beiden Vorjahren. Dies kann als ein Anzeichen einer gewissen Angebotskonsolidierung am EAP interpretiert werden.

Die Tabellen 2 und 3 im Anhang zeigen die Verteilung des IFR-Verkehrs auf die vier Sektoren und Pisten des Flughafens.

Die IFR-Flugbewegungen widerspiegeln das Betriebsregime mit der Hauptpistenrichtung Nord-Süd: **93.4% aller Landungen erfolgten von Norden, 79.6% aller Starts erfolgten nach Süden**. Die Benutzung dieses Standardregimes veränderte sich gegenüber dem Vorjahr nur leicht und entwickelte sich entsprechend der leichten Zunahme der Gesamtbewegungszahl. Die Benutzung des entgegengesetzten An- und Abflugregimes (Nordstarts und Südlandungen) hat sich hingegen überproportional erhöht.

Die zusätzlichen Südlandungen entfielen ausschliesslich auf die Tageszeit zwischen 0600 und 2200 Uhr. In der Nachtzeit fanden gar weniger Südlandungen statt. Der Zuwachs der Nordstarts verteilte sich hingegen gleichmässig auf die Tages- und Nachtzeit. Insgesamt liegt das Schwergewicht dieses „Ausnahmeregimes“ weiterhin im Norden: Es finden mehr als doppelt so viele Nordstarts wie Südlandungen statt.

Mit Blick auf das Ende 2007 eingeführte Instrumenten-Landesystem ist der **Anteil der Südlandungen** von besonderem Interesse: Dieser Anteil erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr auf **6,1%**. Seit dem Jahr 2000 schwankte dieser Anteil zwischen 3,6% und 8,3%.

¹ Höchststand der Bewegungen in den Jahren 1998 - 2001: 117'000 bis 127'000 Bewegungen (IFR und VFR).

Im Berichtsjahr abgenommen hat der Verkehr auf der **Ost-West-Piste**. Die Anzahl der IFR-Starts in Richtung Westen fiel auf einen Anteil von **6,4%** (Vorjahr: 7,8%) und liegt damit auf dem Niveau der Jahre nach dem Weggang der kleinen Turbo-propeller-Maschinen der ehemaligen Crossair. Zudem ist zu berücksichtigen, dass das Jahr 2006 aussergewöhnlich war, weil die Hauptpiste infolge Sanierungsarbeiten teilweise gesperrt werden musste. Ferner sind die letztjährigen Benutzungszahlen insofern zu relativieren, als dass die Piste vom 25. Juni bis 25. August 2007 wegen Unterhaltsarbeiten gesperrt werden musste.

4.2 Nachtflüge

Datenmaterial: Tabelle 4 im Anhang und Seite 9 EAP-Umweltbericht.

Als «Nachtflüge» werden die Flüge zwischen 2200 und 0600 Uhr bezeichnet. Dabei gelten – differenziert nach Flugzeugtyp und Flugarten – unterschiedlich lange Sperrzeiten. Einzelne Flugkategorien, wie z.B. Staatsflugzeuge oder Such- und Rettungsflüge, unterliegen keiner Nachtsperre. Im Berichtsjahr galt weiterhin die vom Verwaltungsrat des Flughafens im Dezember 2000 festgelegte Betriebszeitenregelung. Diese sieht eine Startsperrung von 2200 bis 0600 Uhr für die lautesten Kapitel III-Flugzeuge (in Kraft seit Dezember 2001) vor. Seit 1.4.2002 besteht zudem eine generelle Sperre für die sehr lärmintensiven Flugzeuge gemäss Kapitel II ICAO. Ausnahmen hiervon erfordern eine Bewilligung der zuständigen Zivilluftfahrtbehörde. Daneben gelten seit Beginn 2001 verschärfte Vorschriften für die Benutzung des Silencers und ein Verbot von nächtlichen Motorenprüfläufen im Freien. Die Nachtflugordnung des EuroAirports ist im Detail auf Seite 8 des EAP-Umweltberichts dargestellt.

Im Berichtsjahr haben insgesamt **7'724 Nachtflüge (im Vorjahr: 7'634)** stattgefunden. Davon waren 7'360 (7'261) IFR- und 364 (383) VFR-Flüge².

In der **Kernsperrzeit** zwischen 2400 und 0500 Uhr wurden total **252 Flüge** (293) durchgeführt. Davon fanden nur 15 Flüge mit Sonderbewilligung statt. Die restlichen 237 Bewegungen waren grossmehrheitlich Rettungsflüge (Helikopter). In den restlichen Nachtstunden, d.h. in der Zeit zwischen 2200 und 2400 Uhr sowie zwischen 0500 und 0600 Uhr, sind total 7'472 Bewegungen (7'341) zu verzeichnen.

Die Verteilung der Nachtflug-Bewegungen auf die verschiedenen Flugarten blieb im Wesentlichen unverändert. Den Hauptanteil haben der Linien- und Charterverkehr mit 62,2%, die Kurier- und Expressflüge mit 30,8% und die Such- und Rettungsflüge mit 6,6%.

Insgesamt haben die Nachtflugbewegungen im Jahr 2007 zugenommen. Diese Zunahme der Nachtflugbewegungen ist aber leicht geringfügiger als

2) VFR = Flüge nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules).

die Zunahme der Bewegungen am Tag. Eine Wertung dieser Entwicklung lässt sich daher kaum vornehmen. Die Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Nachtstunden zeigt sich im Vergleich zu den Vorjahren auch nicht grundlegend verändert. Entgegen den letztjährigen Trends haben **die Bewegungen in der ersten Nachtstunde zwischen 2200 und 2300 Uhr abgenommen:** 60% aller Nachtflüge fanden in der ersten Nachtstunde statt (Vorjahr: 62.4%). Es zeigt sich, dass die Tagesrandverbindungen für den Linienflugverkehr zwar weiterhin attraktiv sind, das Angebot jedoch eine gewisse Konsolidierung erfahren hat. Diese Entwicklung ist insbesondere mit Blick auf die Einhaltung des Planungslärmwerts in der ersten Nachtstunde zu begrüßen. **Die Bewegungen in der zweiten Nachtstunde (2300 - 2400 Uhr) haben entgegen den Trends der Vorjahre leicht zugenommen.** Ausserdem ist der Bewegungsanteil in der Kern-Sperrzeit (2400-0500 Uhr) mit 3,3% erneut leicht tiefer als im Vorjahr (3,9%).

4.3 Direktstarts

Datenmaterial: Tabelle 5 im Anhang (Benutzung der Direktstartrouten im Jahr 2007 aufgeschlüsselt nach Flugzeugtypen)

Die Direktstarts nach Süden wurden im Berichtsjahr auf zwei Routen abgewickelt. Zum einen auf der ursprünglichen Direktstartroute zum Ausflugsplatz Hochwald (Verfahren SID HOCD). Zum anderen auf der im Mai 2004 eingeführten Route „BASUD direkt“, auf der die Flugzeuge nach dem Start auf Piste 16 zunächst geradeaus fliegen und dann in ca. 16 km Entfernung vom Pistenende nach Westen zum Ausflugsplatz BASUD abdrehen, statt zum Funkfeuer Hochwald zu fliegen.

Generell dürfen die Direktstartrouten nur zwischen 0700 und 2200 Uhr und nur von Propeller- und Strahlflugzeugen mit Lärmzertifikaten resp. der günstigsten Lärmkategorien benutzt werden. Gemäss der Vereinbarung zum Abflugverfahren «Direktstart Hochwald» vom 27. April 1998 sind dabei im Jahresdurchschnitt pro Tag höchstens acht Starts von Strahlflugzeugen zugelassen. **Zudem wird das Direktstartverfahren nur für südliche und südöstliche Destinationen (Tessin, Südostfrankreich, Italien, Tunesien, Libyen, Ägypten und Ostafrika) angewandt.**

Im Berichtsjahr sind insgesamt **1'525 Flugbewegungen auf den Direktstartrouten** erfasst worden (Vorjahr: 1'887). Davon erfolgten 1'340 (1'619) Direktstarts mit Strahlflugzeugen. Dies ergibt einen **Tagesdurchschnitt für alle Direktstarts von 3,7 (4,4)** für die Strahlflugzeuge. Dieser Wert liegt weiter deutlich unter der gemäss Direktstartvereinbarung zulässigen Zahl von 8 Jet-Starts.

5. Entwicklung der Lärmbelastung

Datenmaterial: Tabelle 1 auf nachfolgender Seite.

Der Lärm, das heisst der Schallpegel des Gesamtlärms (L_{tot}), wird kontinuierlich gemessen. Ausgewertet werden die Messungen nach dem sogenannten „äquiva-

lenten Dauerschallpegel“ (Leq), dem üblichen Mass zum Beschrieb einer Lärmbelastung über eine längere Zeit. Auf dieses stützen sich die meisten europäischen Lärmschutzvorschriften – insbesondere auch die schweizerische Lärmschutzverordnung (LSV).

Der Flughafen betreibt acht Lärm-Messstationen, die in der Schweiz, in Frankreich und in Deutschland aufgestellt sind. Daneben werden weitere Lärm-Messstationen durch Gemeinden, Anrainerorganisationen und einen Neutralen Quartierverein betrieben. Die Messstationen in der Schweiz befinden sich in Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil und in Basel/Neubad. Deren Resultate stimmen gut mit den Messwerten des EAP überein.

Die folgenden Ausführungen stützen sich auf die Lärmmessungen des EuroAirports. Im EAP-Umweltbericht sind für die jeweiligen Messstandorte drei Werte dargestellt:

- „Leq total“: umfasst alle Lärmkomponenten (d.h. Fluglärm ebenso wie Umgebungslärm) während der Tagesstunden (0600-2200);
- „Leq AC“: entspricht den äquivalenten Dauerschallpegelwerten jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 0600 bis 2200 Uhr mindestens 55 dB(A) erreicht hat (Tageswert)
- "Leq AC 22": Wie „Leq AC“, aber für die sogenannte „1. Nachtstunde“ von 2200 bis 2300 Uhr.

Für die Lärmbelastung durch den Flugverkehr sagen die Messwerte Leq AC und Leq AC 22 am meisten aus.

Fluglärmbelastung							
Standort	Leq Total	Leq AC			Leq AC 22		
	2007	2007	2006	2005	2007	2006	2005
Hésingue	60.0	59.7	59.5	58.5	60.3	58.9	56.7
Allschwil	55.9	54.8	54.2	53.7	54.4	52.4	51.2
Blotzheim	58.1	54.6	55.1	53.6	48.7	47.1	45.2
Bartenheim	54.3	50.4	49.9	52.2	49.6	48.3	48.8
Basel-Neubad	56.1	49.4	48.3	46.8	47.6	44.9	43.3
Binningen	50.4	45.9	46.4	-	45.3	43.4	-
Neuwiller	50.7	44.4	44.0	-	43.4	46.4	-
Efringen-Kirchen	60.5	43.5	43.8	43	37.3	35.6	34.5

Tabelle 1 „Fluglärmbelastung“; Quelle: EAP Umwelt-Berichte 2005 - 2007

Die FLK stellt fest:

- Die **höchsten Fluglärmwerte** (Leq AC und Leq AC 22) wurden im flughafen-nahen **Hésingue** gemessen, **gefolgt von Allschwil, Blotzheim und Bartenheim**. Die geringsten Fluglärmwerte wurden in Efringen-Kirchen festgestellt.

- Der Vergleich mit dem Vorjahr zeigt mehrheitlich einen **leichten Anstieg der Tageswerte** Leq AC (leichte Abnahme in Blotzheim, Binningen und Efringen-Kirchen).
- Verglichen mit dem Vorjahr haben die **Messwerte der 1. Nachtstunde zugenommen** (alle Standorte ausser Neuwiller). In der Tendenz sind die während der ersten Nachtstunde gemessenen Werte stärker gestiegen als die Tageswerte.
- Über alle Standorte betrachtet ist ein leichter Aufwärtstrend des Fluglärms festzustellen. Dies entspricht der leichten Zunahme der Flugbewegungen.
- Die Fluglärmbelastung am Messstandort Allschwil ist weiterhin deutlich höher als am Standort Basel-Neubad, im Jahr 2007 aber in vergleichbarer Höhe wie diejenige am Standort Blotzheim. Dies gilt allerdings nur für die Tageswerte, in der Nacht ergeben sich in Blotzheim deutlich tiefere Werte.
- Deutlich zeigt sich wiederum, dass der Umgebungslärm (d.h. Strassenverkehr etc.) den eigentlichen Fluglärm zum Teil erheblich übertrifft. An der Messstation in Efringen-Kirchen ergibt sich bspw. eine Differenz von 17 db(A) zwischen den am Tag gemessenen Gesamt- und den Fluglärmwerten, was durch das periodische Geläut des nahen Kirchturms erklärt werden kann.
- Spezielle Aufmerksamkeit in der Bevölkerung haben Flüge mit Grossraumflugzeugen, die am EAP heute vornehmlich im Frachtbereich eingesetzt werden. Solche Flugzeuge steigen langsam, scheinen daher bedrohlich tief zu fliegen und sind im Spitzenwert bis 90 dB(A) laut. Insgesamt ist der Anteil der Flüge mit Grossraumflugzeugen sehr klein. Sie werden aber dann als besonders störend empfunden, wenn sie – wie etwa die vier bis fünf Frachtflüge pro Woche nach asiatischen Destinationen – teilweise an den Wochenenden oder in den Tagesrandzeiten stattfinden.
- Die geographische Verteilung des gemessenen Fluglärms spiegelt das Betriebsregime des EuroAirport. Somit betrifft der Lärm des Flugverkehrs schwergewichtig die schweizerischen und französischen Gebiete im Süden, Westen und Norden des Flughafens (Allschwil, Hégenheim, Hésingue, Blotzheim und Bartenheim). Weniger betroffen sind die östlich der Piste 16/34 oder weiter vom Flughafen entfernt liegenden Gebiete (Neubad, Binningen, Neuwiller und Efringen-Kirchen).

6. Bericht 2007 der Ombudsstelle für Fluglärmklagen

Wie bereits im Vorjahr musste die Ombudsstelle auch in 2007 nicht aktiv werden. Vereinzelt telefonische Kontakte mit konkreten Anfragen zu einzelnen Flugereignissen wurden zuständigkeitshalber an den Flughafen verwiesen.

7. Gesamtwürdigung

Die FLK stellt fest, dass die Fluglärmsituation rund um den EuroAirport im Jahr 2007 weitgehend unproblematisch gewesen ist. Ursache dafür ist die im Vergleich mit früheren Jahren niedrige Zahl an Flugbewegungen (82'025 verglichen mit 120'868 anno 2001), obwohl gleichzeitig die Passagierzahlen zugenommen haben. Dies ist einerseits auf die bessere Auslastung der Flugzeuge, andererseits auf die Verwendung grösserer Maschinen zurück zu führen. Dennoch gibt es punktuell erhöhte Belastungen (v.a. in Allschwil oder Hésingue).

Grundsätzlich ist für 2007 keine Veränderung im Nutzungsmuster des Pistensystems am EuroAirport festzustellen. Das Betriebsregime mit der Hauptpistenrichtung Nord-Süd hat weiterhin Bestand mit einem Verkehrsanteil von 54% im Sektor nördlich zu 42% im Sektor südlich des Flughafens. Der Pistennutzung entsprechend fallen auch die Fluglärmimmissionen weiterhin primär im Süden / Südwesten und Norden des Flughafens an. Die Quote der Weststarts von im Jahresdurchschnitt 6,4% liegt aber immer noch klar unter der im Zusammenhang mit dem Beschluss zur Verlängerung der Ost-West-Piste vorgesehene Quote von 20 - 25%. Wobei die letztjährigen Benutzungszahlen insofern zu relativieren sind, als dass die Piste vom 25. Juni bis 25. August 2007 wegen Unterhaltsarbeiten gesperrt werden musste. Die FLK nimmt zur Kenntnis, dass der Flughafen die Einführung von Anreizen für Weststarts prüft. Sie hält an ihrer Forderung fest, dass die Bemühungen für eine verbesserte Benutzung der Ost-West-Piste fortgesetzt werden müssen.

Die FLK stellt zudem fest, dass die Anzahl der Bewegungen in den Nachtstunden im Wesentlichen mit dem diesjährigen Trend der leichten Zunahme aller Flugbewegungen einhergehen. Erfreulich ist, dass die Benutzung der ersten Nachtstunde zwischen 2200 und 2300 Uhr entgegen den Tendenzen der Vorjahre rückläufig ist (Abnahme um 3%). Ebenso zu begrüßen ist der fortgesetzte Rückgang der Bewegungen in der Kernsperrzeit von 2400 bis 0500 Uhr (Abnahme um 14%). Hingegen haben die zweite Nachtstunde und die erste Morgenstunde einen Zuwachs erfahren.

Mit 3,7 Jet-Direktstarts im Jahresdurchschnitt ist der in der Vereinbarung zum Abflugverfahren Hochwald festgelegte Maximalwert von 8 deutlich unterschritten worden. Die FLK ist sich dabei bewusst, dass von Seiten der elsässischen Bevölkerung eine Erhöhung des Direktstartanteils begrüsst würde. Diese ist der Überzeugung, dass die konsequente Anwendung des Direktstartverfahrens, so wie definiert für südliche und südöstliche Destinationen (Tessin, Südostfrankreich, Italien, Tunesien, Libyen, Ägypten und Ostafrika) ökologisch sinnvoll und auch in der Gesamtheit eine potenzielle Lärmreduktion darstellt. Sie regt deshalb an, die Vorzüge des Direktstartverfahrens mittels Vergleichsmessungen, so wie bei der ILS 34-Einführung, zu prüfen. Zu diesem Anstoss fügen FLK-Mitglieder hinzu, dass die Anzahl der betroffenen Personen unbedingt berücksichtigt werden muss.

Dieser Ansatzpunkt wurde auch von der ACNUSA als wichtige Beurteilungsgrösse anerkannt.

Die wenigen bis 90 dB(A) lauten Flüge mit Grossraumflugzeugen, vorab solche im Frachteininsatz, werden von der Bevölkerung als besonders störend empfunden. Die FLK erachtet es als richtig, dass ein gewisser Teil dieser Bewegungen – zumal bei Starts in Tagesrandstunden – in Richtung Norden abgewickelt wird, wo die Zahl der betroffenen Bevölkerung geringer ist. Allerdings kommt es auch bei Starts der Grossraumflugzeuge in Richtung Norden zu Lärmimmissionen im Südbereich des Flughafens.

Die an acht Standorten durchgeführten Messungen bilden die Fluglärmsituation nicht flächendeckend ab. Doch kann auch für das Jahr 2007 davon ausgegangen werden, dass die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung in den Schweizer Gebieten nicht überschritten wurden. Weiterhin kritisch ist allerdings die Belastung in der sog. ersten Nachtstunde (22-23 Uhr). In diesem Zeitraum ist der Planungswert für Wohnzonen (Lärmempfindlichkeitsstufe II) in Teilen der Gemeinde Allschwil überschritten. Dies bedeutet, dass in diesen Gebieten neue Einzonungen oder Wohnbauten in bereits eingezonten Arealen nur bedingt zulässig sind. Die FLK hält es daher weiterhin für geboten, dass die vom BAZL für die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt angekündigten Fluglärmbelastungskataster baldmöglichst vorliegen.

Fluglärm ist im Unterschied zu anderen Umweltauswirkungen des Luftverkehrs primär ein lokales Problem mit der Besonderheit, dass:

- Fluglärm als Belästigung empfunden wird, auch wenn die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung eingehalten sind.
- Nicht nur die direkt in der Flugschneise Wohnenden vom Fluglärm betroffen sind, sondern wegen dessen räumlicher Ausbreitung auch die in einem breiten Streifen beidseits der Flugschneise Wohnenden.

Die FLK sieht sich mit der generellen Problematik konfrontiert:

- Wie der Fluglärm in einem verträglichen Mass gehalten werden kann, auch wenn die Zahl der Flugreisen – wie vom EAP beabsichtigt – weiter zunimmt.
- Wie die Lärmbelastung „gerecht“ auf die verschiedenen Gruppen von Betroffenen verteilt werden soll.
- Wie die starke Belastung weniger Personen gegen die schwache Belastung vieler zu werten ist.
- Wie die geringe neue Belastung vieler bisher vom Fluglärm verschonter Personen gegen die Entlastung weniger bisher stark betroffener Personen zu werten ist.

Die FLK bemüht sich bei der Beurteilung der Fluglärmsituation um eine ausgewogene Sicht. Sie verlangt, dass in erster Linie der Verursacher des Lärms, der Flugverkehr, alles unternimmt, um den Lärm im Sinne des Vorsorgeprinzips zu verringern, durch den Einsatz leiser Flugzeuge, die Beschränkung des Flugbetriebs in der Nacht oder andere Massnahmen.

Die FLK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 26. Juni 2008 einstimmig verabschiedet.

Wir hoffen, Ihnen mit diesem Bericht gedient zu haben, und verbleiben
mit freundlichen Grüssen

A handwritten signature in black ink, reading "P. Bachmann." with a period at the end.

Peter Bachmann, Präsident der Fluglärmkommission

Beilage: Umwelt-Bericht 2007 des EuroAirport

Anhang

Tabelle 2: Verteilung des IFR-Verkehrs auf die vier Sektoren

Flugbewegungen EAP pro Sektor (nur IFR)							
Flugbewegungen ...		2002	2003	2004	2005	2006	2007
Insges.	Tag	84'968	61'970	56'777	59'917	57'804	59'691
	Nacht	6'833	5'742	4'960	6'305	7'261	7'360
	Total	91'801	67'712	61'737	66'222	65'065	67'051
	Var. zu Vj.	-11.4%	-26.2%	-8.8%	7.3%	-1.7%	3.1%
Süd	Tag	31'718	24'686	22'530	25'747	26'398	27'394
	Nacht	1'527	840	361	727	1'119	1'141
	Total	33'245	25'526	22'891	26'474	27'517	28'535
	Anteil an Ges.	36.2%	37.7%	37.1%	40.0%	42.3%	42.6%
	Var. zu Vj.	-31.0%	-23.2%	-10.3%	15.7%	3.9%	3.7%
Nord	Tag	42'863	31'340	30'204	32'195	28'794	30'048
	Nacht	4'654	4'483	4'557	5'568	5'923	6'192
	Total	47'517	35'823	34'761	37'763	34'717	36'240
	Anteil an Ges.	51.8%	52.9%	56.3%	57.0%	53.4%	54.0%
	Var. zu Vj.	-11.6%	-24.6%	-3.0%	8.6%	-8.1%	4.4%
Ost	Tag	414	204	185	44	142	132
	Nacht	5	10	14	2	156	8
	Total	419	214	199	46	298	140
	Anteil an Ges.	0.5%	0.3%	0.3%	0.1%	0.5%	0.2%
	Var. zu Vj.	173.9%	-48.9%	-7.0%	-76.9%	547.8%	-53.0%
West	Tag	9'973	5'740	3'858	1'931	2'470	2'117
	Nacht	647	409	28	8	63	19
	Total	10'620	6'149	3'886	1'939	2'533	2'136
	Anteil an Ges.	11.6%	9.1%	6.3%	2.9%	3.9%	3.2%
	Var. zu Vj.	611.8%	-42.1%	-36.8%	-50.1%	30.6%	-15.7%

Tag: 06H00-22H00
Nacht: 22H00-06H00

Quelle: Umweltbericht EAP 2007

Tabelle 3: Verteilung des IFR-Verkehrs auf die Pisten

IFR Bewegungen	2003	2004	2005	2006	2007	Var. 06/07	% an Total
<u>Piste 16</u>							
Landungen	30'798	28'589	31'334	31'042	31'585	2%	93.4%
Tag	27'166	25'017	26'685	25'827	26'262	2%	
Nacht	3'632	3'572	4'649	5'215	5'323	2%	
Starts	22714	20832	24729	26333	26457	0.5%	79.6%
Tag	21934	20514	24066	25298	25397	0.4%	
Nacht	780	318	663	1035	1060	2%	
<u>Piste 34</u>							
Landungen	2812	2059	1745	1184	2078	43%	6.1%
Tag	2752	2016	1681	1100	1997	45%	
Nacht	60	43	64	84	81	-4%	
Starts	5025	6172	6429	3675	4655	21%	14.0%
Tag	4174	5187	5510	2967	3786	22%	
Nacht	851	985	919	708	869	19%	
<u>Piste 26</u>							
Landungen	213	199	46	298	140	-113%	0.4%
Tag	203	185	44	142	132	-8%	
Nacht	10	14	2	156	8	-1850%	
Starts	6137	3878	1937	2530	2134	-19%	6.4%
Tag	5728	3850	1929	2467	2115	-17%	
Nacht	409	28	8	63	19	-232%	
<u>Piste 08</u>							
Landungen	12	8	2	3	2	-50%	0.01%
Tag	12	8	2	3	2	-50%	
Nacht	0	0	0	0	0	0%	
Starts	1	0	0	0	0	0%	0.00%
Tag	1	0	0	0	0	0%	
Nacht	0	0	0	0	0	0%	
Total Landungen	33'835	30'855	33'127	32'527	33'805	4%	100.0%
Tag	30'133	27'226	28'412	27'072	28'393	5%	
Nacht	3'702	3'629	4'715	5'455	5'412	-0.8%	
Total Starts	33'877	30'882	33'095	32'538	33'246	2%	100.0%
Tag	31'837	29'551	31'505	30'732	31'298	2%	
Nacht	2'040	1'331	1'590	1'806	1'948	7%	
TOTAL	67'712	61'737	66'222	65'065	67'051	3%	
Tag	61'970	56'777	59'917	57'804	59'691	3%	
Nacht	5'742	4'960	6'305	7'261	7'360	1%	

Tabelle 4: Nachtflugbewegungen

Verteilung der Nachtflugbewegungen (IFR + VFR)					
Periode	2006	Anteil	2007	Anteil	Var. 05 / 06
00h-01h	99	1.3%	85	1.1%	-14%
01h-02h	49	0.6%	69	0.9%	41%
02h-03h	43	0.6%	40	0.5%	-7%
03h-04h	39	0.5%	31	0.4%	-21%
04h-05h	64	0.8%	27	0.3%	-58%
05h-06h	1'030	13.5%	1'210	15.7%	17%
22h-23h	4'763	62.4%	4'634	60.0%	-3%
23h-24h	1'547	20.3%	1'628	21.1%	5%
Total	7'634	100.0%	7'724	100.0%	1%

Quelle: Umweltbericht EAP 2007

Tabelle 5: Benutzung der Direktstarttrouten nach Flugzeugtypen

SID HOC2D / BASUD direkt - Bewegungen nach Flugzeugtyp (alle Typ ICAO Chapter III)			
Flugzeugtyp	Art	2006	2007
AIRBUS A310	Jet	9	4
AIRBUS A319	Jet	600	605
AIRBUS A320	Jet	48	49
ATR42-43-45-72	Turbo-Prop	175	133
BAe146	Jet	57	27
BE90-BE350	Turbo-Prop	5	1
BE200 / BE300	Turbo-Prop	1	6
B737-300 ... 800	Jet	134	173
B757- ...	Jet	7	9
C340 / C414 / C421	Turbo-Prop	6	2
C500 ... C600	Jet	85	54
CL600	Jet	22	30
CRJ2	Jet	2	1
DA10 / DA20 / DA22	Jet	4	18
DA50 / F900 / DA2000	Jet	47	22
DC8-72	Jet	1	0
EMBRAER EMB120	Turbo-Prop	13	1
EMBRAER EMB145	Jet	501	265
FOKKER F100	Jet	20	11
G3 / G4 / G5	Jet	22	19
HS125	Jet	9	3
LEARJET LR31 ... LR36	Jet	2	13
LEARJET LR55 / LR60	Jet	1	1
MD80 ... MD90	Jet	48	36
SAAB S2000	Turbo-Prop	2	2
Einmotorige diverse	Turbo-Prop	66	40
Total		1887	1525
Strahlflugzeuge		Total	Ø (Tag)
Turboprop u.a.		Total	Ø (Tag)
Gesamtdurchschnitt		5.7	4.2

* Ausnahmefreigabe der Flugsicherung: Verkehrssituation und Wetter

Quelle: Umweltbericht EAP 2007