



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2012**

Datum: 7. Mai 2013

Nummer: 2013-145

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](#)



Vorlage an den Landrat

Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2012

Vom 07. Mai 2013

1. Vorbemerkung

Der Landrat wird zum zwölften Mal über die Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung orientiert. Diese Orientierung erfolgt in Übereinstimmung und in Absprache mit dem Kanton Basel-Stadt alljährlich. Der Regierungsrat stützt sich dabei auf den Bericht der zu seiner Beratung eingesetzten Fluglärmkommission („FLK“) über das Jahr 2012. Die Tätigkeit der FLK stützt sich auf die Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen (SGS 486.31). **Die FLK ist ein gemeinsames Gremium der beiden Kantone zur Beratung beider Regierungen.**

Der Bericht der FLK für 2012 ist der Landratsvorlage als Beilage angefügt. Er ist als selbständiges Dokument verfasst, das ergänzend zum regulären Umweltbericht des Flughafens zu lesen ist. Der im Jahr 2011 neu konzipierte Berichtsaufbau mit dem Ziel, besser erkennbar zu machen, wie die Kommission ihren Auftrag erfüllt, wurde beibehalten.

Im Jahr 2012 enthält der Bericht der FLK keinen eigentlichen Geschäftsbericht der Ombudsstelle für Fluglärmklagen, da im Berichtsjahr wie schon im Vorjahr keine Ombudsfälle auftraten.

Der Bericht der FLK wird gleichzeitig dem Grossen Rat und dem Landrat zur Kenntnis gebracht.

2. Anmerkungen des Regierungsrates zum Bericht der Fluglärmkommission für das Jahr 2012

Das Fluggastaufkommen am EuroAirport hat im Jahr 2012 mit 5.35 Mio. Passagieren einen neuen Höchststand erreicht. Ursachen waren die weiterhin gute Reisenachfrage von Kunden aus der Schweiz (begünstigt durch die Stärke des Schweizer Frankens) und der weitere Ausbau der Angebote, v.a. der am EuroAirport stationierten Gesellschaft easyJet.

Im Frachtbereich war hingegen ein Rückgang des Geschäfts zu verzeichnen. Die umgeschlagenen Tonnagen lagen am Jahresende mit rund 93'000 Tonnen klar unter dem Vorjahres- und unter dem Budgetwert. Dabei ist festzustellen, dass die Expressfracht leicht zulegen konnte, während die

Vollfracht relativ stark zurück ging. Der Wegzug einer der früheren Hauptfrachtgesellschaften am EuroAirport konnte kurzfristig nicht kompensiert werden.

Die Anzahl der Flugbewegungen (Starts und Landungen) hat mit 87'355 Flugbewegungen gegenüber 87'583 im Jahr 2011 leicht abgenommen (- 0.3%). Dies ist auf den Einsatz grösserer Flugzeuge und eine nochmals verbesserte Auslastung der einzelnen Flüge zurückzuführen.

In ihrem Bericht hält die FLK fest, dass der registrierte Fluglärm insgesamt im Wesentlichen konstant geblieben ist, wobei die gesetzlichen Grenzwerte in der Schweiz weiterhin deutlich unterschritten werden.

Positiv ist im Bericht der FLK vermerkt, dass im Berichtsjahr 2012 wiederum sämtliche Lärmschutzbestimmungen des EuroAirport eingehalten wurden. Besonders zu begrüssen ist die weiterhin rückläufige Zahl von Ausnahmegewilligungen des Flughafens für Flüge ausserhalb der zulässigen Zeitfenster, die sehr geringe Anzahl an Bewegungen in der Kernsperrzeit (24.00 bis 05.00 / 06.00 Uhr) sowie die Tatsache, dass zwischen 23.00 und 06.00 Uhr keine Landungen von im Flugplan des EuroAirport nicht vorgesehenen Flügen stattfand. Unverändert geblieben ist auch, dass in der gesamten Nachtzeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr über 90% der Flugbewegungen in Norden stattfanden und daher schweizerisches Territorium überhaupt nicht betreffen.

Aufgrund der im Vergleich zum Vorjahr etwas ungünstigeren Wetterbedingungen mit vermehrtem Auftreten von Nordwindlagen in den Frühjahrsmonaten ist eine etwas stärkere Nutzung des ILS 33-Verfahrens festzustellen, wobei der Bericht der FLK zu Recht zusätzlich darauf hinweist, dass im Jahr 2011 das ILS 33 in den Monaten Mai und Juni (wegen der Pistensanierung) nicht genutzt werden konnte. Mit einem Wert von 7.4% lag die Quote der Südlandungen im 2012 klar unter den in der Nutzungsvereinbarung zum ILS 33 definierten Schwellenwerten. Erstmals wird in einem Bericht der FLK auch aufgezeigt, wie sich die ILS 33-Landungen im Tagesverlauf verteilen. Dabei ist festzustellen, dass die Mehrheit der Südlandungen in den Nachmittagstunden erfolgt, was die Windverhältnisse über den Tagesverlauf nachbildet. Der meteorologische Befund, dass morgens und in den Nachtzeiten weniger Windböen bzw. weniger heftige Winde auftreten, führt dazu, dass die Anzahl an Südlandungen in den sensiblen Morgen- und Abendstunden regelmässig relativ tief ist. Kongruent zur höheren Südlandequote gegenüber dem Vorjahr 2011 zeigen sich im Berichtsjahr an den südlichen Messstationen auch leicht erhöhte Lärmwerte.

Es wird seitens des Regierungsrates begrüsst, dass das ILS 33-Abkommen auch im Jahr 2012 eingehalten wurde und dass die Entwicklung der ILS-33-Nutzung über alles gesehen im Rahmen der bei der Einführung des Verfahrens gestellten Erwartungen erfolgt. Die Schwankungen im Tages-, Monats- und Jahresverlauf widerspiegeln klar die jeweiligen Wetter- und Windverhältnisse, welche Hauptursache für das Ausmass an Südanflügen sind. Der Regierungsrat wird die korrekte Benutzung des ILS 33 weiterhin aufmerksam verfolgen.

Die FLK weist in ihrem Bericht auf die Fortschritte bei der Einführung der vom Flughafen Ende 2010 beschlossenen Lärmschutzmassnahmen hin. Die Umsetzung der verschärften Betriebsrestriktionen für laute Flugzeuge mit einer Erweiterung des bestehenden Start- und Landeverbots zwischen 22.00 und 06.00 Uhr und dem neuen Verbot an Sonn- und gemeinsamen Feiertagen vor 09.00 und nach 22.00 Uhr geht planmässig voran. Der EuroAirport hat kürzlich über den Entscheid des Verwaltungsrates informiert, dass weitergehende Festlegungen von Restriktionen für laute Flugzeugtypen beschlossen wurden und ab 2014 umgesetzt werden sollen. Die entsprechenden

verwaltungsrätlichen Beschlüsse müssen formal noch vom französischen Verkehrsministerium zuhanden des Betriebsreglements festgelegt werden.

3. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, gemäss beiliegendem Beschlussentwurf den „Bericht über das Jahr 2012“ der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zur Kenntnis zu nehmen.

Liestal, 07. Mai 2013

Im Namen des Regierungsrates
die Präsidentin: Pegoraro

der Landschreiber: Achermann

Beilagen:

- Entwurf Landratsbeschluss
- Bericht der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über das Jahr 2012

Landratsbeschluss

**betreffend Bericht der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft
über das Jahr 2012**

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2012 wird zur Kenntnis genommen..

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:



Bericht über das Jahr 2012

1. Das Wichtigste in Kürze

Während 2012 das Passagieraufkommen am EuroAirport gegenüber dem Vorjahr mit einem Plus von fast 6 Prozent auf total 5,35 Mio. Fluggäste anstieg, hat die Anzahl der Starts und Landungen mit insgesamt 87'355 Flugbewegungen gegenüber 87'583 im Jahr 2011 leicht abgenommen (-0,3 Prozent). Der registrierte Fluglärm blieb im Wesentlichen konstant. Die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte werden in der Schweiz weiterhin deutlich unterschritten. Wetterbedingt lag die Südländequote mit einem Jahreswert von 7,4 Prozent höher als im Vorjahr. Dies führt dazu, dass im Bereich des ILS33-Anflugs v.a. auch in den Nachtstunden etwas höhere Fluglärmwerte gemessen wurden.

2. Auftrag

Die Fluglärmmmission 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, die Regierungen in folgenden Zielen zu beraten und zu unterstützen:

- 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. Der Bericht der FLK ergänzt dabei den jährlichen Umweltbericht des Flughafens, der detaillierte statistische Angaben zum Flugbetrieb am EAP enthält.¹

¹ Abrufbar auf der Webseite des EuroAirport: www.euroairport.com/de/umwelt/mehr-informationen.

3. Grundlagen

3.1 Flugbewegungen

Seit 1992 haben sich die Bewegungen (Starts und Landungen) wie folgt entwickelt:

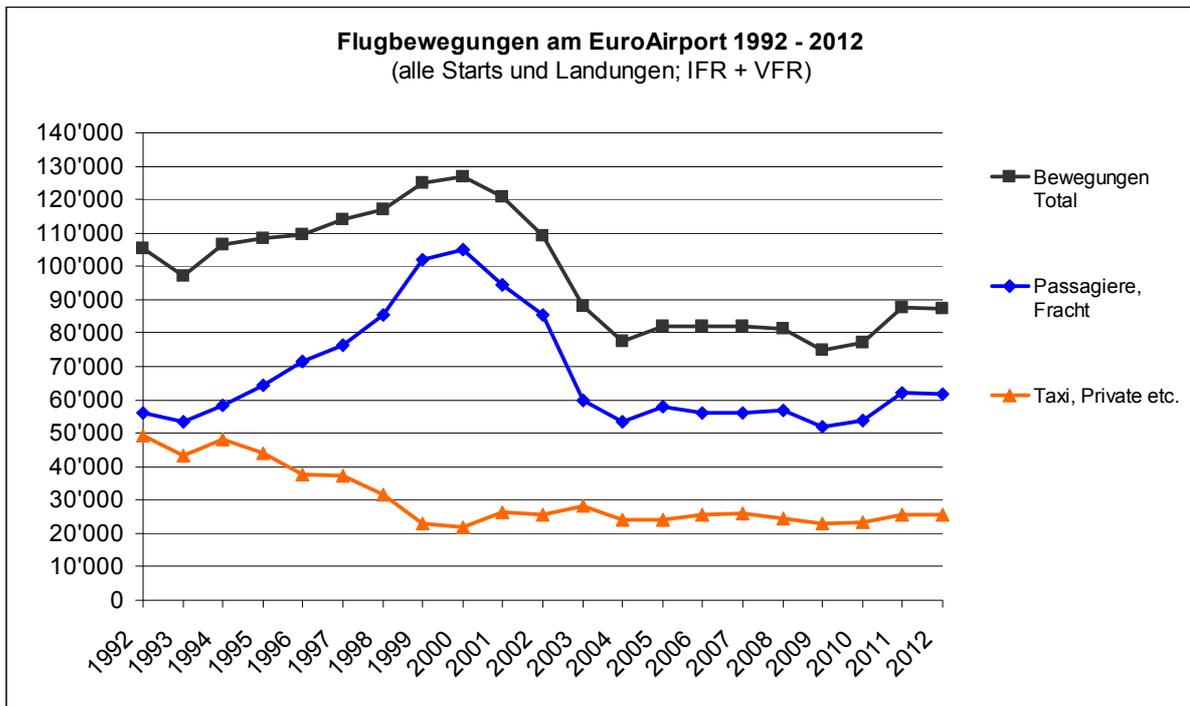


Abbildung 1

2012 belief sich die Zahl der Starts und Landungen aller Kategorien auf 87'352. Das entspricht dem Vorjahreswert, der 87'568 betrug. Damit bleibt der Flugverkehr weiterhin in etwa auf dem Niveau, das er in den Jahren 2005 und 2006 nach dem Einbruch während der Zeit der Luftfahrtkrise in der Schweiz erreicht hat. In den Jahren davor, 1994 bis 2002 (Crossair-Phase), hatten deutlich mehr Bewegungen stattgefunden.

Es zeigt sich hier der Effekt der heute am EuroAirport eingesetzten durchschnittlich grösseren Flugzeuge, womit das inzwischen viel grössere Passagiervolumen sich nicht in einen proportionalen Anstieg der Flugbewegungen übersetzt.

3.2 Lärmbelastung

Die Lärmbelastung blieb 2012 trotz Passagierwachstum, der Stationierung zusätzlicher Flugzeuge am EAP (easyJet) und abgesehen von Variationen aufgrund der benutzten Flugverfahren im Wesentlichen konstant. Grund dafür sind die vom Flughafen stetig umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen und der Umstand, dass die Anzahl der Flugbewegungen nicht zugenommen hat. Die Messwerte bes-

tätigen, dass der Fluglärm in den flughafennahen Gemeinden insgesamt stärker ist und sich in der Nacht die Belastung deutlich nach Norden verlagert.

Wie sich die gemessene Lärmbelastung² am EuroAirport seit 2002 entwickelt hat, zeigen die folgenden Abbildungen. Der in den Diagrammen eingezeichnete Immissionsgrenzwert für die Empfindlichkeitsstufe II gemäss der schweizerischen Lärmschutz-Verordnung (LSV) ist dabei als Orientierungsgrösse anzusehen, da die LSV nämlich vorschreibt, dass Fluglärmimmissionen grundsätzlich durch Berechnungen und nicht durch Messungen zu ermitteln sind.

A) Fluglärm am Tag

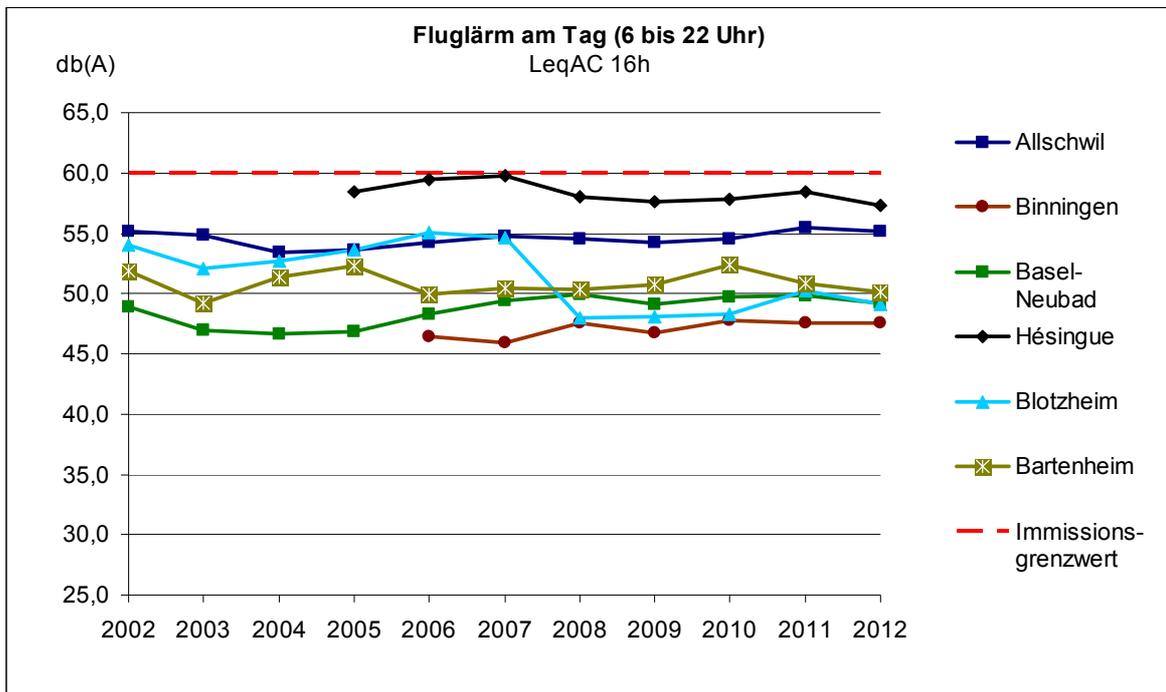


Abbildung 2

Die Fluglärmimmissionen am Tag haben sich in den letzten 10 Jahren kaum verändert³. Der Immissionsgrenzwert wird nirgends überschritten. Gegenüber dem Vorjahr ist in Binningen eine leichte Zunahme feststellbar, was auf die Zunahme der ILS-33-Landungen zurückzuführen ist. An den anderen Stationen wurden konstante oder leicht abnehmende Werte gemessen.

B) Fluglärm in der Nacht

In der sog. *ersten Nachtstunde von 22-23 Uhr* haben die Lärmimmissionen rund um den Flughafen teils zu-, teils abgenommen. Alle Werte liegen jedoch weiterhin unter dem Immissionsgrenzwert. 2012 hat die ILS 33-Quote innerhalb der erwart-

2 Die abgebildete Lärmbelastung stützt sich auf die Lärmmessungen des EuroAirport. Die Ergebnisse sind mit den Lärmmessungen von Gemeinden und Anrainerorganisationen vergleichbar. Als Orientierungsgrösse ist der Immissionsgrenzwert gemäss Schweizer Lärmschutz-Verordnung (LSV) eingefügt. Allerdings ist der Fluglärm gemäss LSV zu berechnen und wird nicht wie hier gemessen.

3 Ursache für die Abnahme 2007/2008 in Blotzheim ist der Standortwechsel der Lärmmessstation.

baren Schwankungen und im Rahmen der Toleranz wieder zugenommen; dies wirkt sich v.a. auf die Messwerte in Binningen und Neubad aus, die auf tiefem Niveau leicht angestiegen sind.

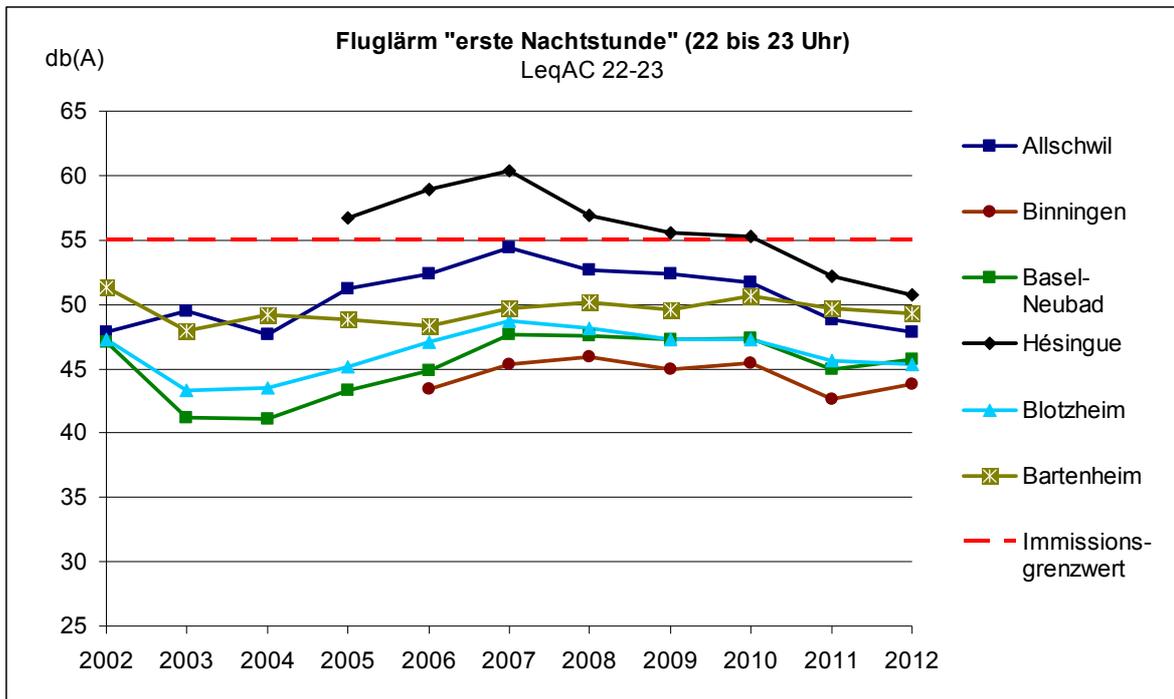


Abbildung 3

Und auch in der *zweiten Nachtstunde (23-24 Uhr)* haben die Immissionen teils zu-, teils abgenommen. Sie sind nördlich des EAP deutlich höher, weil der Verkehr zu 95% im Norden abgewickelt wird. Der schweizerische Immissionsgrenzwert wäre in Bartenheim überschritten.

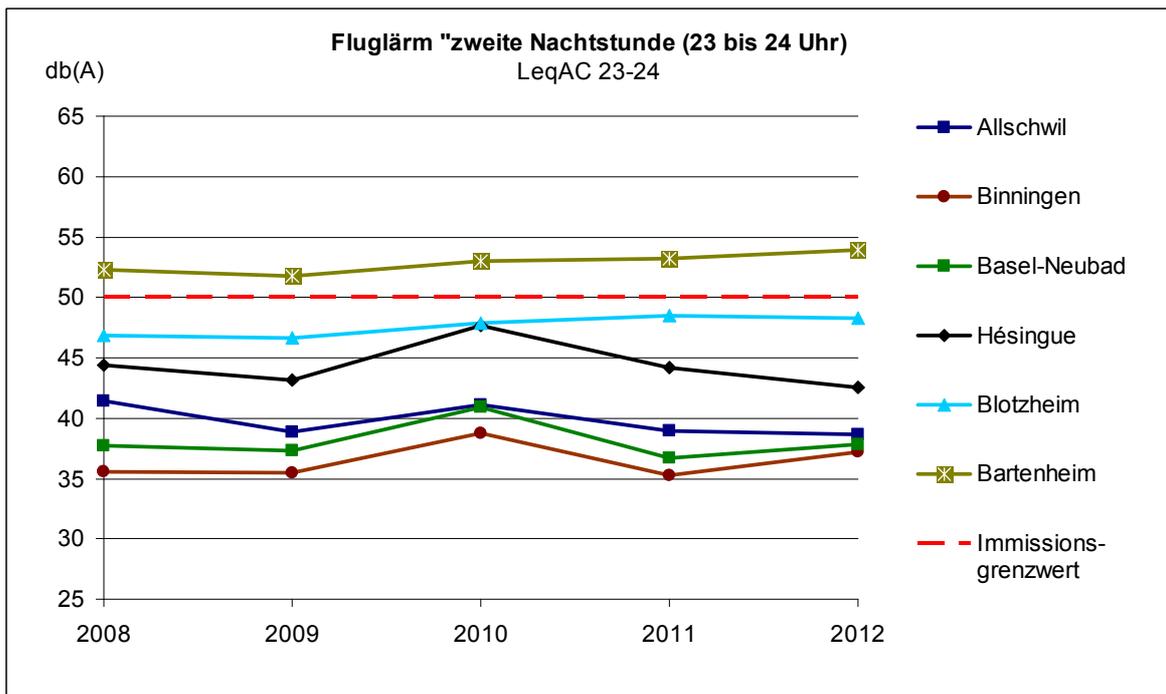


Abbildung 4

In der „letzten“ Nachtstunde zwischen 5 und 6 Uhr sind am EuroAirport grundsätzlich nur Landungen zugelassen. Diese sind in erster Linie früh ankommende Expressfrachtflüge. Auch in dieser Zeitspanne sind die Immissionswerte auf tiefem Niveau im Rahmen der Vorjahre. Bei den Stationen Neubad und Binningen zeigt sich wiederum der Effekt der höheren Südlandequote. Die Verkehrsverteilung in dieser Zeit entspricht dem Muster am Tag mit dem Gros der Anflüge von Norden.

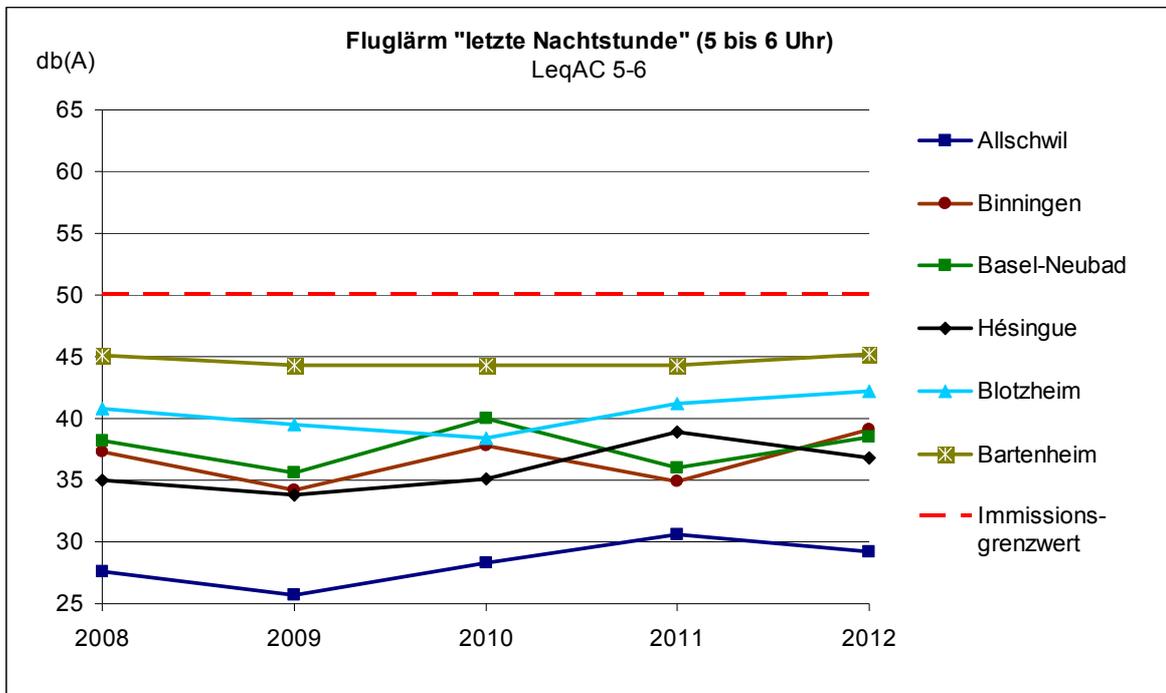


Abbildung 5

C) Spitzenlärmwerte

Spitzenlärmwerte sind in der Lärmschutzverordnung zur Beurteilung der Lärmbelastung nicht vorgesehen. Sie haben aber für die Bevölkerung eine relativ hohe Bedeutung, insbesondere in der Nacht, wenn laute Einzelereignisse den Schlaf stören. Beachtung schenkt die Fluglärmkommission daher auch den lautesten Überflügen (über 90 dB[A]) und den Spitzenwerten in der Nacht (22 bis 6 Uhr):

- Im Berichtsjahr wurden in Hésingue 5 sehr laute Überflüge über 90 dB(A) registriert. Dies sind sehr viel weniger als die 53 lauten Überflüge im Vorjahr. An den andern Stationen ist kein einziger verzeichnet.
- Während der Nacht (22 bis 6 Uhr) wurden 1'786 Überflüge mit über 70 dB(A) registriert, was in etwa dem Vorjahreswert entspricht. Rund die Hälfte und damit klar am meisten wurden in Bartenheim 833 gemessen; es folgen Hésingue 270, Allschwil 196, Basel-Neubad 167, Binningen 163 und Blotzheim 150.

4. Prüfung der bestehenden Lärmschutzmassnahmen

Die Fluglärmkommission prüft die Einhaltung der am EuroAirport bestehenden Lärmschutzmassnahmen.

4.1 Verteilung der Bewegungen (Pistenregime)

Aus Sicherheitsgründen (vor allem wegen der Windsituation) und zum Lärmschutz ist ein Pistenregime festgelegt worden, bei dem Landungen grundsätzlich von Norden, Starts nach Süden stattfinden. Die geradlinigen Landeanflüge führen über den wenig besiedelten Norden (Hardwald). Beim Start ist Abdrehen schon früh möglich, so dass die dichtbesiedelten Gebiete im Süden umflogen werden.

Bei Nordwindlagen wird das Pistenregime gedreht. In den Randzeiten (Nachtstunden) wird der ganze Verkehr soweit möglich im Norden abgewickelt. Soweit die wesentlich kürzere Ost-West-Piste für den Start reicht, können Weststarts ausgeführt werden.

Mit diesem lärmoptimierten Pistenregime ergibt sich folgende Verteilung auf die vier Sektoren rund um den EAP:

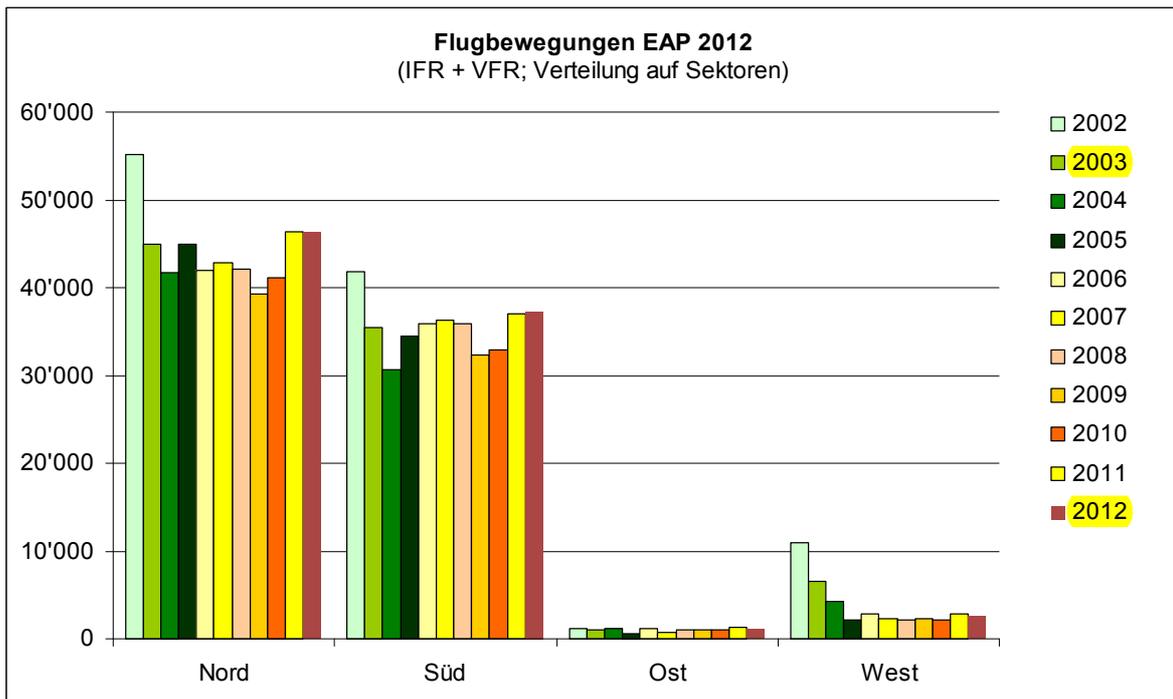


Abbildung 6

In den vergangenen zehn Jahren blieben die Anteile der vier Sektoren im Wesentlichen unverändert. Die Werte für 2012 sind quasi identisch mit denen des Jahres 2011. Die Benutzungsquote der Ost-West-Piste verharrt seit 2005 auf tiefem Niveau. Eine Veränderung ist – wie die Fluglärmkommission bereits in früheren Berichten festgestellt hat – unter den heutigen Randbedingungen (Kombination aus Flottenmix, Flugzeugstartgewichte, Hindernissituation, betriebliche Sicherheitsanforderungen des kreuzenden Pistensystems) nicht möglich.

4.2 Ausnahmegewilligungen

Ausserhalb der regulären Betriebszeiten sind am EuroAirport Starts und Landungen grundsätzlich nur mit einer speziellen Bewilligung des Flughafens möglich.⁴ Diese Bewilligungen sollen restriktiv und nur in begründeten Fällen erteilt werden.

Über die letzten sieben Jahre ergibt sich die nachfolgend dargestellte Verteilung der Ausnahmegewilligungen auf die einzelnen Verkehrskategorien.

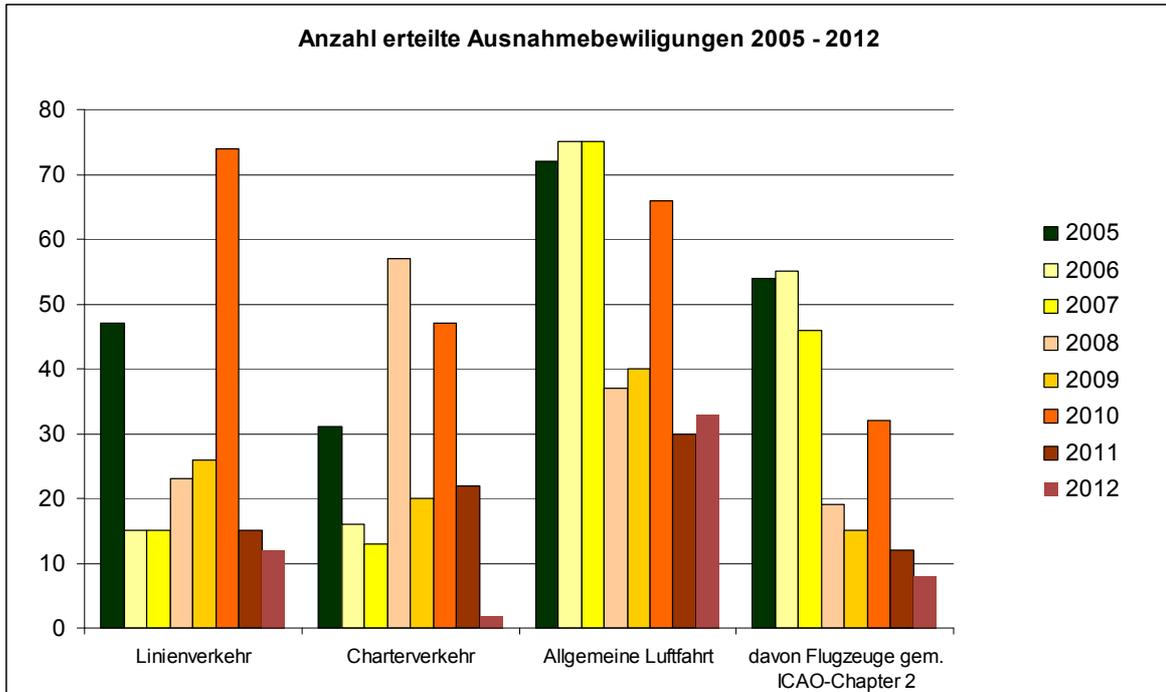


Abbildung 7

Erläuterungen zur Abbildung 7:

1. In die Kategorie "allgemeine Luftfahrt" fallen Flüge, mit denen Flugzeuge zur Wartung oder zum Innenausbau zum EAP hin- oder vom EAP weggebracht werden. Desweiteren zählen dazu Flüge aus besonderen Anlässen (z.B. Mannschaftsflüge bei internationalen Fussballspielen oder Geschäftsflüge während Grossmessen) sowie alle nicht-kommerziellen Flüge
2. Im letzten Block werden Ausnahmen für sog. Kapitel 2-Flugzeuge⁵ besonders erwähnt. Diese älteren Flugzeugtypen verkehren ausschliesslich zur Wartung oder zum Innenausbau am EAP.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass 2012 nochmals weniger Ausnahmegewilligungen erteilt wurden als im Vorjahr (2012: 47, 2011: 67). Die Mehrzahl der erteilten Bewilligungen betrifft Flüge kurz nach 24 Uhr von am EuroAirport basierten Gesellschaften, die mit Verspätung zum EuroAirport zurückkommen.

4 Am EAP gelten unterschiedliche Betriebszeiten für Linien-, Charterverkehr und die allgemeine Luftfahrt. Zusätzliche Einschränkungen gelten für laute Flugzeuge und Trainingsflüge. Die Details sind im Umwelt-Bericht des EAP dargestellt.

5 Der Begriff „Kapitel 2-Flugzeuge“ referenziert auf den Anhang 2 zum Handbuch der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), in dem alle gemäss ICAO-Standard sehr lauten Flugzeugtypen kategorisiert sind. Diese sind heutzutage in der Regel im Linienverkehr nirgendwo mehr zugelassen.

Auffällig ist ausserdem, dass früher im Charterverkehr angeflogene Destinationen heute immer mehr als reguläre Linienflüge angeflogen werden. Da am EAP für Charterverkehr engere Zeitfenster gelten, ist daher die Zahl der für Charterflüge ausserhalb der zulässigen Zeiten erforderlichen Ausnahmegewilligungen zurückgegangen.

4.3 Nachtflüge und Nordausrichtung

Als «Nachtflüge» werden Bewegungen zwischen 22 und 6 Uhr bezeichnet. Diese sollen nach Möglichkeit über die wenig besiedelten Gebiete im Norden des Flughafens abgewickelt werden.

A) Nachtflugbewegungen insgesamt

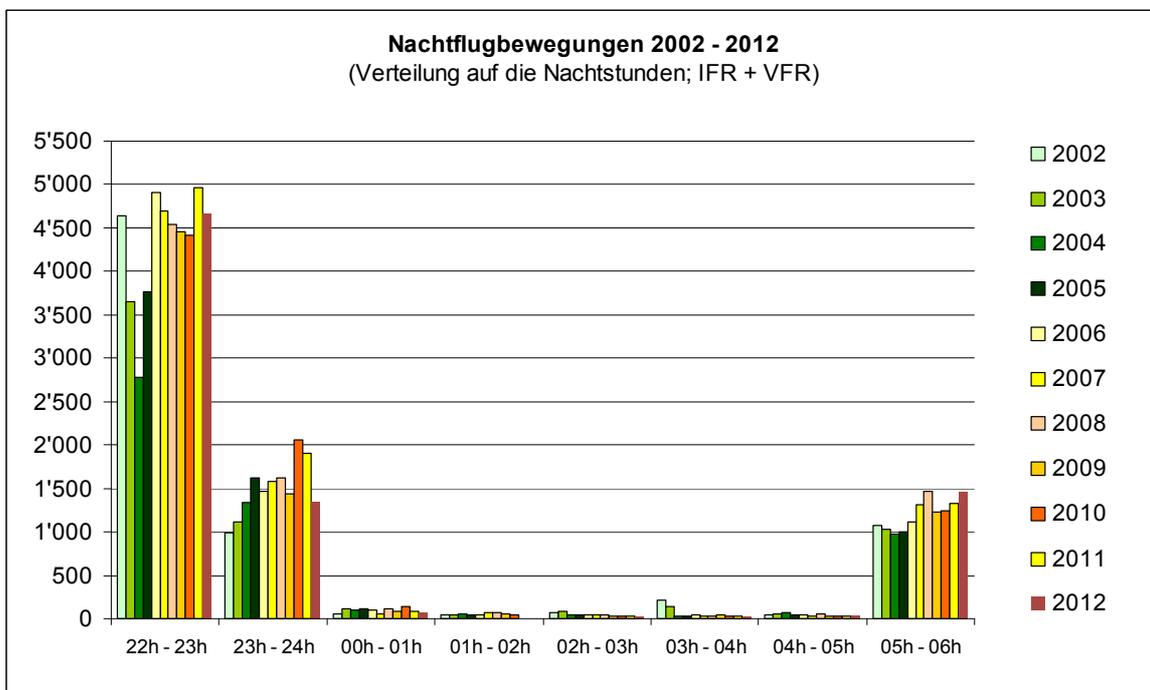


Abbildung 8

Die Nachtflugbewegungen haben im Jahr 2012 insgesamt um 8% gegenüber dem Vorjahr abgenommen. Zurzeit wird seitens des Flughafens untersucht, welchen Effekt die eingeführten zeitlichen Differenzierungen im Tarifsystem auf diese Abnahme haben. Insbesondere in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr ist die Zahl der Bewegungen kleiner geworden. Ein Grund hierfür ist die grössere Pünktlichkeit in der Abwicklung der letzten Flüge der am EuroAirport stationierten Fluggesellschaften (v.a. easyJet).

In der Kernsperrzeit zwischen 24 und 5 Uhr wurden 225 Bewegungen gezählt. In dieser Zeit verkehren praktisch ausschliesslich Such- und Rettungsflüge der Schweizer Rettungsflugwacht (REGA).

B) Verteilung der Nachtflugbewegungen Nord/Süd

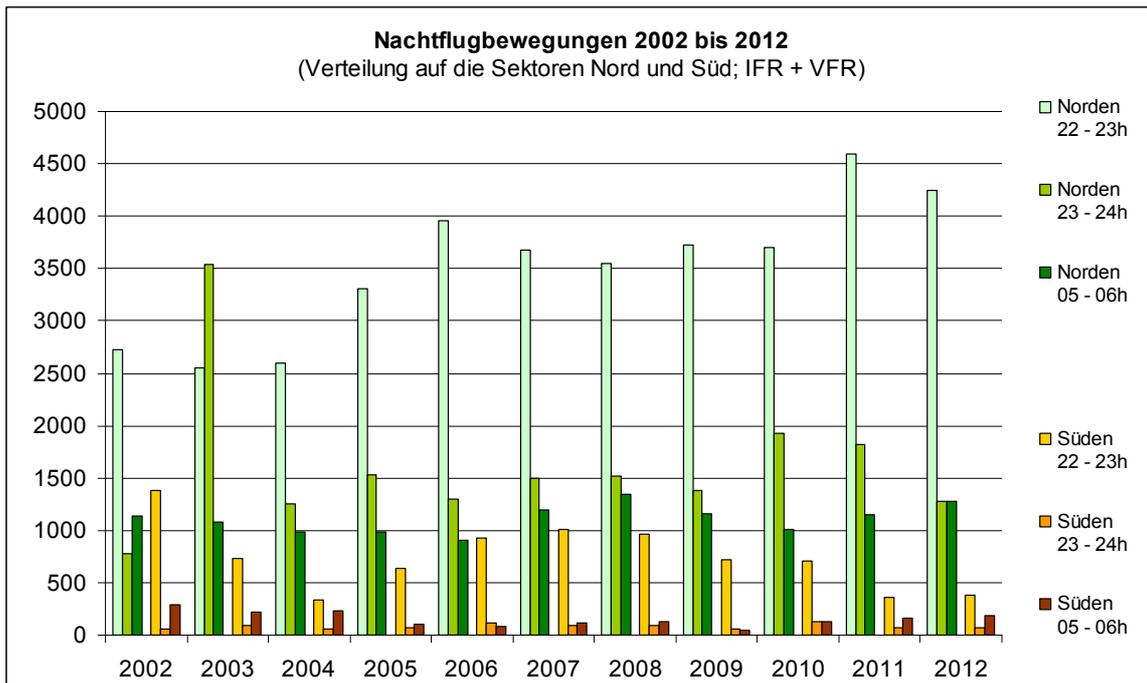


Abbildung 9

Seit 2003 ist die Nord-Süd-Verteilung der Nachtflugbewegungen im Wesentlichen konstant: Zwischen 84% und 93% der Nachtflugbewegungen finden im Norden statt. Im Berichtsjahr lag der Wert bei 91% von total 7'438 Nachtflugbewegungen.

4.4 ILS 33

Die Benutzung des Instrumentenlandesystems für Anflüge auf die Piste 33 (ILS 33) ist in einem Abkommen zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs geregelt. Hauptziel dieses Abkommens ist die sichere Abwicklung der Landungen.

Aus Lärmschutzgründen sollen die Flugzeuge hauptsächlich von Norden landen (Piste 15). Nur bei einer Rückenwindkomponente Nord von über 5 Knoten oder bei speziellen Wettersituationen (z.B. Gewitterzellen) dürfen Südlandungen, die über bevölkerungsreichere Gebiete erfolgen, stattfinden.

Die Entwicklung der ILS 33-Anflüge seit 2008 ist in den folgenden Abbildungen dargestellt. Dabei ist zu beachten, dass im Jahr 2011 das ILS 33 in den Monaten Mai und Juni aufgrund der stattfindenden Pistensanierung nicht genutzt werden konnte und in dieser Zeit Südanflüge im Sichtanflugverfahren erfolgten.

A) ILS 33-Landungen total⁶

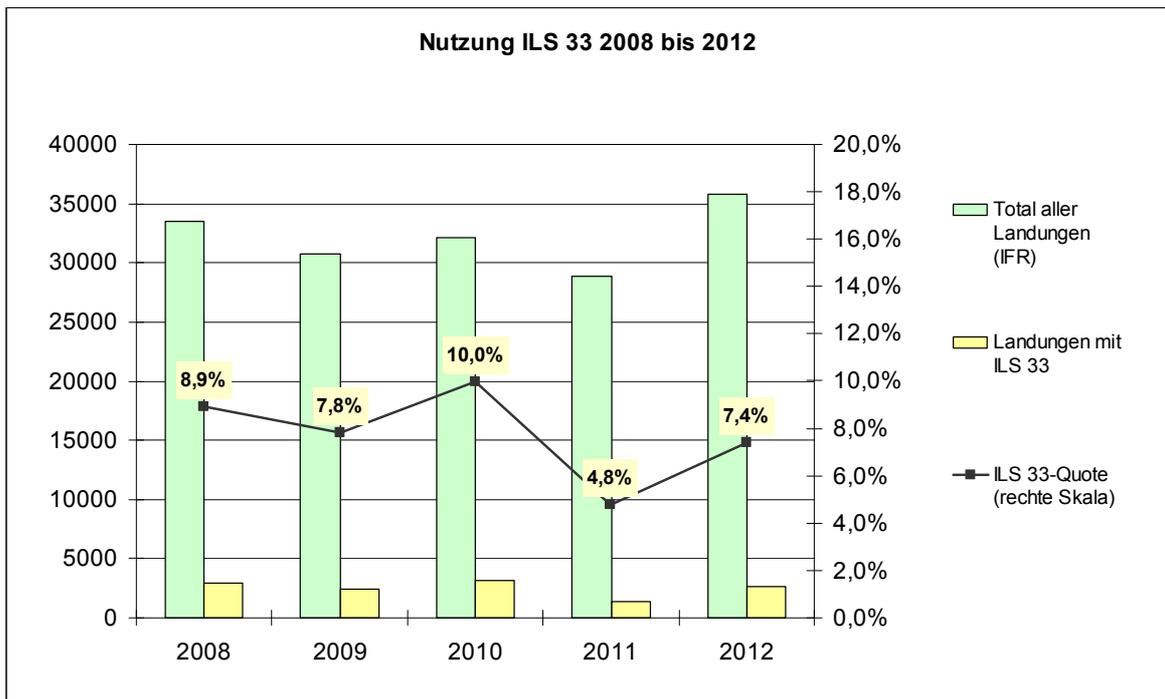


Abbildung 10

2012 betrug die ILS 33-Quote im Mittel über das ganze Jahr 7,4%. Dies entspricht rund 2'650 Landungen. Ursache für den Anstieg im Vergleich zum Vorjahr war das häufigere Vorkommen von Nordwindlagen in den Frühjahrsmonaten.

B) ILS 33-Landungen – Monatsganglinien

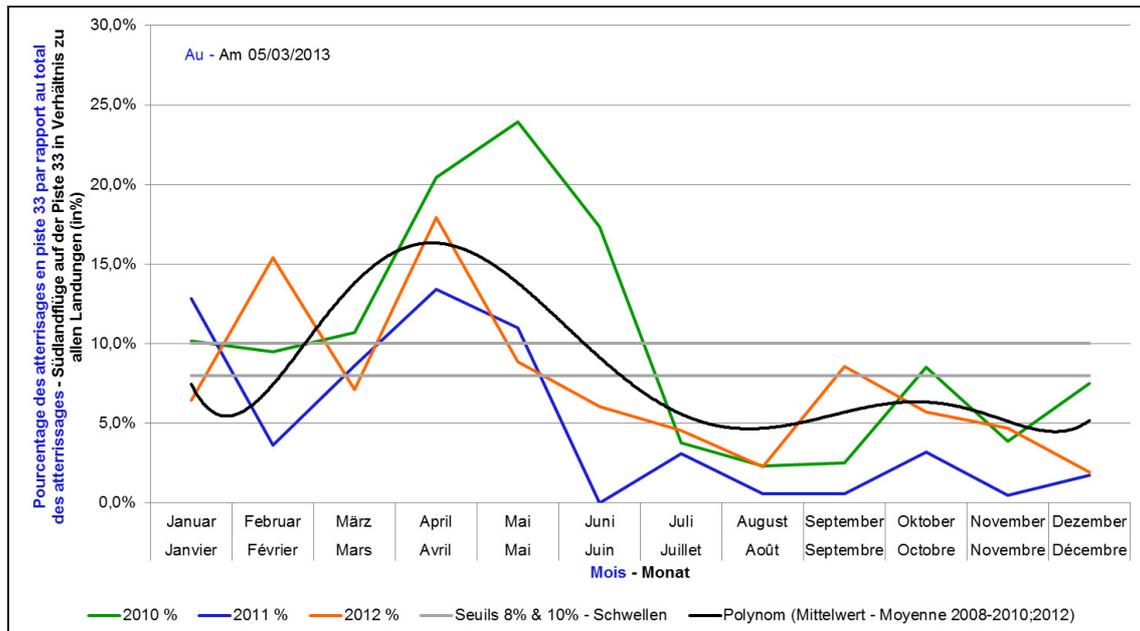


Abbildung 11

6 Unter Berücksichtigung der Sichtanflüge während der Zeit der Pistensanierung in den Monaten Mai und Juni ergibt sich eine gesamthafte Südlandequote 2011 von 6,24%.

Im Jahresverlauf lassen sich grosse Schwankungen bei den Monatsdurchschnitten feststellen. So lag der Anteil der Südlandungen im April bei 17,9% und im Dezember bei 1,9%.

C) ILS 33-Landungen – Verteilung im Tagesverlauf

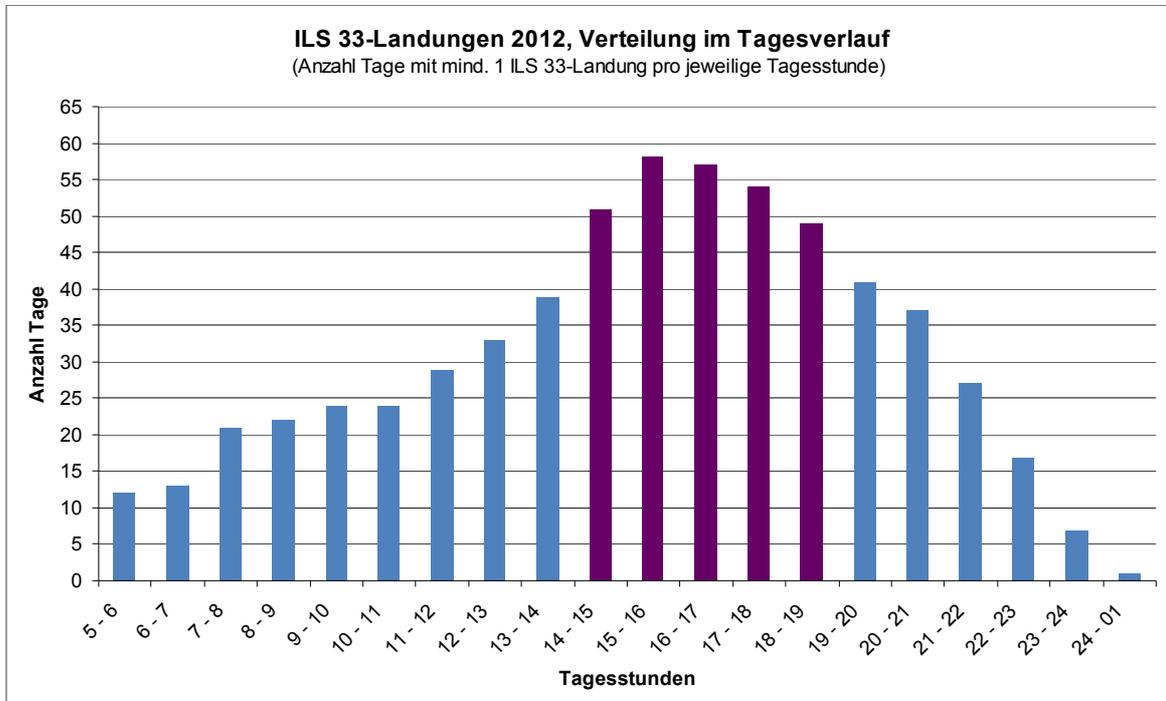


Abbildung 12

Die Verteilung ILS 33-Landungen auf die einzelnen Betriebsstunden zeigt eine klare Häufung am Nachmittag und am frühen Abend. Dies deckt sich mit dem meteorologischen Befund, dass gegen Abend häufiger Windböen bzw. heftigere Winde auftreten als morgens oder in den Nachtzeiten.

D) Fazit

Wie in den Vorjahren liegen der Fluglärmkommission auch für das Jahr 2012 keine Anhaltspunkte vor, welche auf eine Verletzung der Benutzungsbedingungen hindeuten.

Infolge der tiefen Benutzung des ILS 33 ist keine vertiefte Analyse durch die Zivilluftfahrtbehörden erforderlich. Diese publizieren aber einen Bericht über die Benutzung des ILS 33.

4.5 Direktstarts

Nach Süden startende Flugzeuge drehen in der Regel kurz nach dem Start nach Westen ab. Als Direktstarts werden Südstarts bezeichnet, welche die Westkurve nicht ausführen, sondern "direkt" nach Süden fliegen.

Direktstarts unterliegen besonderen Restriktionen, die für den Lärmschutz der darunter liegenden, dicht besiedelten Gebiete erlassen wurden. Primär von Interesse ist die Beschränkung auf maximal 8 Jets pro Tag im Jahresdurchschnitt.

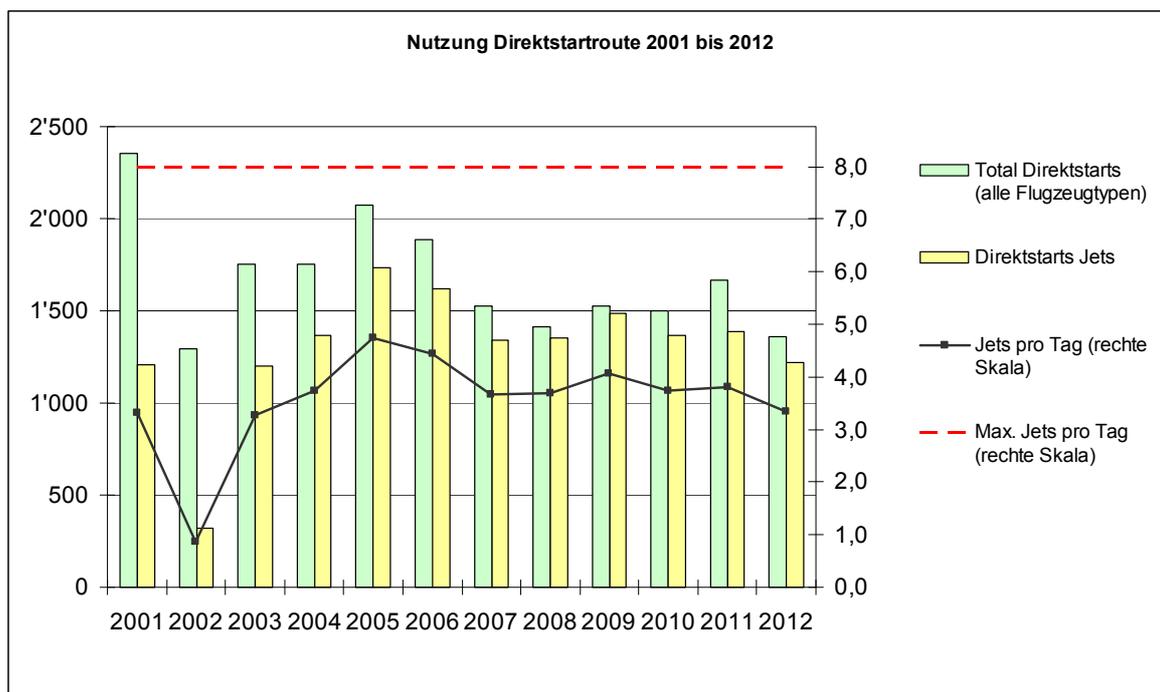


Abbildung 13

Seit 2007 ist die Anzahl der Direktstarts tief. Im Berichtsjahr fanden durchschnittlich pro Tag 3,3 Jet-Direktstarts (Vorjahr: 3,8) statt. Dieser Wert liegt deutlich unter der gemäss Direktstartvereinbarung zulässigen Zahl von 8 Jet-Starts pro Tag. Die Vorgaben für die Durchführung von Direktstarts wurden eingehalten. Dies insbesondere auch hinsichtlich der festgelegten Zeitfenster und der (lärm)technischen Vorgaben in Bezug auf die zugelassenen Flugzeugtypen.

4.6 Bewertung

Insgesamt kann festgestellt werden, dass im Berichtsjahr 2012 sämtliche Lärmschutzbestimmungen des EAP eingehalten wurden. Besonders positiv sind die stark rückläufigen Ausnahmebewilligungen und die geringen Bewegungen in der Kernsperrzeit (24 bis 5/6 Uhr). Ausserdem fanden zwischen 23 und 6 Uhr keine Landungen von im Flugplan des EAP nicht vorgesehenen Flügen statt. Dieses positive Ergebnis wurde bei gleichbleibender Zahl der Flugbewegungen erreicht. Es bestätigt die Stabilität und die Widerstandsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems sowie das fortwährende Engagement der Flughafenbehörden, den Verkehr möglichst umweltverträglich abzuwickeln.

5. Prüfung neuer Lärmschutzmassnahmen

Im Berichtsjahr hat die FLK keine neuen Massnahmen geprüft. Hingegen hat sie den Fortschritt bei der Einführung der vom Flughafen Ende 2010 beschlossenen Lärmschutzmassnahmen verfolgt.

Die schrittweise Erhöhung der Gebühren für Starts und Landungen in den sensiblen Randzeiten wurde bereits in den Gebührentarifen des EAP für 2011 und 2012 berücksichtigt. Die letzte Stufe in der Anhebung um insgesamt 50% kommt 2013.

Die Umsetzung verschärfter Betriebsrestriktionen für laute Flugzeuge mit der Erweiterung des bestehenden Start- und Landeverbots zwischen 22 und 6 Uhr und dem neuen Verbot an Sonn- und in der Schweiz und Frankreich gemeinsamen Feiertagen vor 9 Uhr und nach 22 Uhr wurde vom Flughafen planmässig an die Hand genommen. Die gemäss der EU-Richtlinie 2002/30/EG im Sinne eines ausgewogenen Ansatzes erforderliche Anhörung der betroffenen Airlines und Bevölkerungsvertretungen sowie von Gemeinden, politischen Behörden und Wirtschaftskreisen wurde bis Ende 2012 abgeschlossen. Unter anderem wurde auch der Präsident der FLK angehört. Gestützt auf die Anhörungsergebnisse wird im Frühjahr 2013 das Verfahren zur Aufnahme in das vom französischen Verkehrsminister erlassene Betriebsreglement für den EuroAirport (Arrêté ministeriel) lanciert.

Die FLK geht davon aus, dass die Anhörungsergebnisse die vom Flughafen beschlossenen Massnahmen bestätigen und die Lärmgrenzen für laute Flugzeugtypen sogar etwas strenger festgelegt werden als zunächst vorgesehen wurde. Das Verbot lauter Flugzeuge an Sonn- und Feiertagen spielt nach Ansicht der FLK eine Rolle im Hinblick auf die Gestaltung des Vollfrachtverkehrs nach Eröffnung des im Bau befindlichen neuen Frachtzentrums des EAP.

Verfolgt hat die FLK zudem das Vorhaben zur Einführung von satellitengestützten Flächennavigationsverfahren (RNAV) am EuroAirport. Dies primär für die Starts in Richtung Süden. Hier wurde in den letzten Jahren bedingt durch die steigende Leistungsfähigkeit der Flugzeuge die Westkurve nach dem Start immer enger geflogen. Bis ins Jahr 2000 lag sie im Schnitt in der Mitte zwischen den Dorfrändern von Allschwil und Hegenheim. Mittlerweile liegt sie über dem Hegenheimer Dorfrand. Die französischen Flugsicherungsbehörden wollen die zukünftige Ausrüstung der Flugzeuge mit GPS dazu nutzen, dies zu korrigieren, so dass wieder präziser auf dem ursprünglichen, etwas südlicher gelegenen Flugweg geflogen wird. Potentiell wird diese Massnahme zu einer leichten Änderung in den Lärmbelastungen der Gemeinden Hegenheim, Buschwiller, Allschwil, Schönenbuch und Wentzwiller führen. Wie gross die Effekte sind, ist zu prüfen, wenn die neuen RNAV-Verfahren in Betrieb sind.

6. Besonderes

Im Berichtsjahr wurden der Ombudsstelle keine Meldungen zur Bearbeitung von Fluglärmreklamationen durch den EAP gemacht. Daraus kann geschlossen werden, dass die Behandlung durch den EAP korrekt erfolgt.

7. Gesamtwürdigung

Der Fluglärm blieb auch 2012 verglichen mit den Vorjahren im Wesentlichen gleich. Wetterbedingt kam es zu mehr Südlandungen als im Vorjahr.

Die FLK hat festgestellt, dass die politisch ausgehandelten Abmachungen zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend das Betriebssystem eingehalten sind und die Umsetzung der angekündigten Lärmschutzmassnahmen im Gang ist.

Die Bevölkerung ist in unterschiedlichem Mass von Fluglärm betroffen. Am stärksten ist sie es nahe beim Flughafen und unter den Lande- und Startrouten. Allerdings werden die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten. Dennoch fühlt sich ein Teil der Bevölkerung im Wohlbefinden gestört. Der grundsätzliche Konflikt zwischen dem berechtigten Wunsch nach Schutz vor Lärm und dem wirtschaftlichen Interesse an guten Flugverbindungen bleibt bestehen.

Von der Fluglärmkommission verabschiedet an der Sitzung vom 21. März 2013.

Basel, 28. März 2013



Peter Bachmann, Präsident der Fluglärmkommission