



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

11.0648.01

WSU/P110648
Basel, 4. Mai 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 3. Mai 2011

Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2010

Partnerschaftliches Geschäft

1. Vorbemerkung

Der Grosser Rat wird zum zehnten Mal über die Bemühungen des Regierungsrates zur Verminderung der Fluglärmbelastung orientiert. Diese Orientierung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft alljährlich. Der Bericht an den Grossen Rat stützt sich auf den Bericht der Fluglärmkommission (FLK) für das Jahr 2010, der den Geschäftsbericht der Ombudsstelle für Fluglärmklagen enthält, und auf Ergänzungen des Regierungsrates. Der Umweltbericht des EuroAirport (EAP) kann beim Flughafen angefordert oder im Internet eingesehen werden.

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) 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 2010

Nachdem das Fluggastaufkommen am EAP im 2009 um knapp 10% gesunken war, erhöhten sich die Passagierzahlen im vergangenen Jahr um 7% auf 4.1 Millionen (der historische Höchststand stammt aus dem Jahr 2007 mit 4.3 Millionen Passagieren). Im vergangenen Jahr wurden 17 neue Destinationen angeboten. Der Frachtumsatz nahm um 26% auf 107'000 t zu, nachdem in den beiden vorhergehenden Jahren deutliche Einbussen zu verzeichnen waren.

Der Zuwachs geht einher mit dem generellen Aufschwung in der Luftfahrtbranche. Die rasche Erholung und starke Erweiterung des Angebots am EAP zeigt aber auch, dass die Plattform nach wie vor attraktiv ist, zumal einige besondere Ereignisse bewältigt werden

mussten (Vulkanausbruch in Island, Streiks in Frankreich und anderen europäischen Ländern sowie starke Schneefälle ab November), die Umsatzeinbussen zur Folge hatten. Die Anzahl der Flugbewegungen erhöhte sich gegenüber 2009 um 2.9% (von 74'992 auf 77'152). Abgesehen vom Vorjahr waren die Flugbewegungen letztmals 1994 tiefer als im Berichtsjahr. Der langjährige Trend mit tiefen Flugbewegungszahlen und hohen Passagierzahlen verdeutlicht, dass die am EAP eingesetzten Flugzeuge generell grösser und besser ausgelastet sind.

Die FLK stellt in ihrem Bericht fest, dass das Muster in der Pistennutzung, d.h. die Verteilung der An- und Abflüge auf die verschiedenen Pisten des Flughafens, im Wesentlichen unverändert blieb. Die Hauptpistenrichtung Nord-Süd hat einen Verkehrsanteil von 53% im Sektor nördlich und von 43% im Sektor südlich des Flughafens. Der Anteil der Südlandungen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr auf knapp 10% (Vorjahr 7.8%; ausführliche Bemerkungen zum ILS 33 im nachfolgenden Kapitel). Mehr als doppelt so hoch wie die Südlandequote ist der Anteil der Nordstarts (21.5%). Zusammen mit der Verteilung der Bewegungen in der Nacht (88% im Norden, 12% im Süden) verdeutlicht dies die fortgeförderten 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, da beim Nordabflug deutlich weniger Personen von Fluglärm betroffen sind.

Aus Sicht des Regierungsrats ebenfalls zu begrüssen ist, dass mit einem Jahresdurchschnitt von 4.0 Jet-Direktstarts pro Tag der in der Vereinbarung zum Abflugverfahren Hochwald festgelegte Maximalwert von acht wiederum nicht erreicht wurde.

Die Weststartquote verringerte sich leicht auf 5.7%. Damit wird die im Zusammenhang mit dem Beschluss zur Verlängerung der Ost-West-Piste vorgesehene Quote von 20-25% weiterhin klar unterschritten. Diese tiefe Benutzungsquote lässt wiederum deutlich erkennen, dass diese Piste für die am EAP eingesetzten Flugzeugtypen zu kurz ist und deshalb aus Sicherheitsgründen nur wenig genutzt werden kann. Seit kurzem liegt dem für den Luftverkehr zuständigen Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt die Machbarkeitsstudie zu den Möglichkeiten einer Verlängerung der Ost-West-Piste vor. Auf dieser Grundlage wird der Regierungsrat dem Grossen Rat Bericht erstatten (s. auch Anzug Urs Schweizer und Konsorten betreffend Verlängerung Ost-West-Piste Euroairport, 09.5092.01).

Die FLK stellt zudem fest, dass die Bewegungen in den Nachtstunden zugenommen haben. Die Ursachen für diese Zunahme sind teils ausserordentliche Ereignisse (insb. Verspätungen infolge besonderer meteorologischen Bedingungen und Streiks) sowie die angestiegene Nachfrage nach Expressfracht-Transporten. Positiv ist, dass zum vierten Mal in Folge und entgegen dem allgemeinen Trend die Bewegungen in der sensiblen ersten Nachtstunde zwischen 22 und 23 Uhr abgenommen haben. Auch die Zunahme der Ausnahmebewilligungen ist im Wesentlichen auf die Besonderheiten des vergangenen Jahres zurück zu führen.

Ein wichtiges Thema im 2010 war der Abschluss der Betriebszeiten-Überprüfung, wozu der Regierungsrat zusammen mit dem Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft im Juli 2008 Anstoss gegeben hat. Die beiden Regierungen haben ihre gemeinsam entwickelte Hal-

tung in der Beantwortung von verschiedenen parlamentarischen Vorstössen dargestellt (s. Schreiben vom 24. November 2010; 05.8304.03 / 08.5137.02 / 08.5196.02 / 08.5204.02) und erläutern darin, dass eine Betriebszeiten-Verkürzung unverhältnismässig hohe volkswirtschaftliche Verluste auslöst und zugleich sehr wenig Lärmentlastung bringt. Statt einer Betriebszeitenverkürzung befürworten die Regierungen die vier vom Verwaltungsrat des EAP beschlossenen Lärmschutzmassnahmen:

1. In den Jahren 2011 bis 2013 erhöht der EAP schrittweise die Gebühren für Starts und Landungen in den sensiblen Randzeiten um 50%. Auf lange Sicht zielt diese Massnahme darauf ab, den Lärm von lauten Flugzeugen in den sensiblen Randzeiten zu reduzieren und die Fluggesellschaften dazu anzuregen, modernere Maschinen einzusetzen.
2. Verschärfung des Start- und Landeverbots zwischen 2200 und 0600 Uhr: Starts und Landungen sind zwischen 2200 und 0600 Uhr für Flugzeuge verboten, welche den kumulativen Kapitel 3-Lärmgrenzwert nicht um mindestens 8 EPNdB unterschreiten (derzeit 5 EPNdB).
3. Verbot lauter Flugzeuge an Sonntagen und gemeinsamen französisch-schweizerischen Feiertagen vor 0900 und nach 2200 Uhr.
4. Seit Mitte 2010 lehnt der EuroAirport alle nicht programmierten Flüge zwischen 2300 und 0600 Uhr ab, sofern es sich nicht um Notfälle handelt. Mit dieser Entscheidung will der Flughafen die Anrainer bewahren vor Flugumleitungen aufgrund von Betriebszeiten, die andere Flughäfen einseitig fest legen.

Die FLK unterstützt die Haltung der Regierungen und begrüßt die Lärmschutzmassnahmen des EAP ausdrücklich. Die Massnahmen berücksichtigen wichtige Schutzbedürfnisse der Bevölkerung, indem sie den Fluglärm in den Randzeiten verringern. Abschliessend hält die FLK fest, dass aus reiner Lärmschutzsicht zwar weitergehende Betriebseinschränkungen, wie sie beispielsweise von den Parlamenten der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gefordert wurden, begrüssenswert wären: "Die FLK anerkennt aber, dass die Betriebszeiten eine elementare Rahmenbedingung für den Flughafen und die Anbieter sind und ihre Kürzung entsprechende volkswirtschaftliche Verluste nach sich ziehen. Deshalb muss im Sinne der Nachhaltigkeit ein Gleichgewicht zwischen umweltseitigen, volkswirtschaftlichen und sozialen Aspekten gefunden werden."

3. Benutzung des ILS 33 im Jahr 2010: Stellungnahme der FLK und Anmerkungen des Regierungsrats

Das ILS 33 wurde 2007 nach langer politischer und technischer Vorbereitungszeit in Betrieb genommen. Es ersetzt das frühere Sichtanflugverfahren. Die Zivilluftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs, das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und die Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), haben eine Vereinbarung über die Benutzung der Südlandungen abgeschlossen, die im Wesentlichen vorsieht, dass Südlandungen nur dann stattfinden dürfen, wenn Nordlandungen aus Sicherheitsgründen (insb. bei Nordwind) nicht mehr möglich sind. Zudem verpflichteten sich die beiden Zivilluftfahrtbehörden, eine vertiefte Analyse über die Anzahl und die Nutzungsbedingungen zu erstellen, wenn ein Südlandeanteil von 8% überschritten wird. Bei Überschreiten von 10% nehmen die beiden Zivilluftfahrtbehörden

Konsultationen auf mit dem Ziel, Massnahmen zu treffen, um die prozentuale Nutzung der Piste 33 wieder unter die 10%-Marke zu bringen.

Im Jahr 2010 sind 3'198 Landungen (Vorjahr: 2'418) auf der Piste 33 erfolgt. Dies entspricht einem Anteil von fast 10%¹ (Vorjahr: 7.8%).

Die FLK hat sich auch im vergangenen Jahr eingehend mit den Südlandungen auseinander gesetzt und sich dabei detailliert über die verschiedenen Aspekte und Einflussfaktoren informieren lassen. Sie hat bereits mehrfach zu diesem Thema Stellung bezogen und die Regierungen über ihre Haltung informiert.

Die FLK hält fest, dass auch im Jahr 2010 keine Anhaltspunkte bekannt sind, die auf eine Verletzung des Abkommens hinweisen. Die vertiefte Analyse der Zivilluftfahrtfahrtbehörden bestätigt diese Einschätzung. D.h., die Quote von fast 10% ILS 33-Anflüge ist durch die vorherrschenden meteorologischen Verhältnisse erklärbar. Die Zivilluftfahrtfahrtbehörden und die FLK gehen auch auf die publik gemachten Vorwürfen ein, wonach einige Nordlandungen in den letzten Tagen des Jahres nur deswegen von Norden durchgeführt wurden, um damit die ILS 33-Quote unter 10% zu halten. Sie halten dazu unmissverständlich fest, dass auch diese Landungen korrekt abgewickelt wurden.

Der Regierungsrat ist zufrieden, dass das ILS 33-Abkommen eingehalten wurde. Ein anderes Ergebnis hätte er auch nicht akzeptiert. Zugleich ist er vom Ergebnis nicht überrascht, da das zuständige Departement und die FLK die Benutzung des ILS 33 laufend beobachtet haben.

Die beiden Zivilluftfahrtfahrtbehörden analysieren in ihrem Bericht die aussergewöhnlich hohe Südlandequote. Gemäss einem meteorologischen Gutachten des Deutschen Wetterdienstes traten im ersten Halbjahr 2010 (in diesem Zeitraum fanden über 75% aller Südlandungen des 2010 statt) aussergewöhnlich häufige Nordwindlagen auf. Ursache für die häufigen Nordwindlagen könnte ein in Zyklen auftretendes Wetterphänomen² sein.

Der Regierungsrat begrüßt es, dass die beiden Zivilluftfahrtfahrtbehörden weitere Optimierungen am Betrieb des ILS 33 vorgenommen haben. Sie dienen dazu, den Anteil der Südlandungen möglichst gering zu halten. Ebenso hält es der Regierungsrat für positiv, dass der EAP die Informationen zum ILS 33 auf seiner Website mit zusätzlichen Echtzeitinformationen ausbaut und eine „Vorhersage“ der Eintretenswahrscheinlichkeit von Südflügen in Abhängigkeit von der Windentwicklung implementiert.

¹ Mit dem genauen Wert von 9,96% wurde die Grenze von 10% knapp unterschritten, weshalb eine Massnahmendiskussion der Zivilluftfahrtfahrtbehörden gemäss ILS 33-Abkommen nicht notwendig wurde.

² Im Gutachten wird ein möglicher Zusammenhang zwischen der Nordwindsituation in Europa und der so genannten nordatlantischen Oszillation erwähnt. Unter der nordatlantischen Oszillation sind die Luftdruckschwankungen zwischen dem Norden und Süden des Nordatlantiks zu verstehen. Ist der Druckunterschied gering, lassen die ansonsten vorherrschenden Westwindlagen nach. Folge davon sind vermehrte Nordwindlagen.

Von entscheidender Bedeutung ist, dass das ILS 33 die Ziele bezüglich Verbesserung der Verkehrssicherheit weiterhin erfüllt, wie die Flugsicherung am EAP dargelegt hat. Dieser realisierte Sicherheitsgewinn war mit ausschlaggebend für die Einführung des ILS 33.

Im Fokus der Kritik aus der Bevölkerung stehen nach wie vor die ILS 33-Anflüge in den Randzeiten. Aus den Bewegungsstatistiken wird ersichtlich, dass die Benutzung des ILS 33 in den Randstunden zwar zugenommen hat, aber immer noch auf tiefem Niveau liegt. So fanden 2010 in den beiden Randstunden (zwischen 05 bis 06 Uhr; zwischen 23 und 24 Uhr) insgesamt 99 ILS 33-Landungen statt. Verglichen mit der Anzahl Nordlandungen in diesen beiden Stunden (2'218 Landungen) bleibt die "Südbelastung" sehr gering (4.4%). Gänzlich verhindern liessen sich die kritisierten Bewegungen in den Randstunden nur durch eine Schliessung des EAP. Ein solcher Schritt ist für den Regierungsrat unverhältnismässig.

Obwohl die ILS 33-Benutzungsvereinbarung eingehalten und die Randstunden nur marginal benutzt werden, bleibt die hohe Südlande-Quote im 2010 unbefriedigend. Der Regierungsrat ist aufgrund entsprechender Prognosen der Aufsichtsbehörden davon ausgegangenen, dass die damaligen Benutzungsquoten (zwischen 5.3 und 8.3% in den Jahren vor der Einführung des ILS 33) nicht wesentlich übertroffen werden. Diese Prognosen haben sich zumindest für das Jahr 2010 nicht bewahrheitet. Aus Umweltsicht entscheidend sind aber nicht die Bewegungszahlen, sondern die daraus resultierenden Lärmimmissionen. Diese sind - trotz Zunahmen in den Randstunden - noch immer auf tiefem Niveau. Die Planungs- oder gar die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutz-Verordnung werden durch die ILS 33-Landungen bei Weitem nicht erreicht.

Auch wenn die Lärmehrbelastung objektiv gering ist, verdeutlicht die nach wie vor starke Kritik an den Südflügen, dass der Luftverkehr so abgewickelt werden muss, dass die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung möglichst gering bleibt. Eine weitere Lastenverschiebung in die dicht besiedelten Gebiete unter dem ILS 33 kommt für den Regierungsrat deshalb nicht in Frage.

Der Regierungsrat wird auch künftig die Benutzung des ILS 33 aufmerksam beobachten. Er besteht weiterhin auf einer lückenlosen und strikten Einhaltung der Benutzungsbedingungen und wird rasch reagieren, wenn nach seiner Beurteilung der Betrieb des ILS 33 nicht vereinbarungskonform erfolgt.

4. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat gemäss beiliegendem Beschlussentwurf, den "Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2010" zur Kenntnis zu nehmen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen:

Bericht der Fluglärmkommission der Kantons Basel-Stadt und Basel-Landschaft für das Jahr 2010

Hinweis: Der Umwelt-Bericht des EAP 2010 kann auf der Webseite des EAP eingesehen werden:
www.euroairport.com. Auf Anfrage stellt der EAP 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 18. März 2011

Bericht der Fluglärmkommission über das Jahr 2010

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 2010. Darin enthalten ist der Bericht der Ombudsstelle für Fluglärmklagen gemäss § 14 Abs. 3 der Vereinbarung.

Der vorliegende Bericht der Fluglärmkommission enthält die wichtigsten Daten, die zur Beurteilung des Fluglärmes und dessen Entwicklung erforderlich sind. Vertiefte Informationen können dem Umwelt-Bericht des EAP entnommen werden.

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 Fluglärmelastung zu berichten.

2. Aktivitäten der Fluglärmkommission

Im Jahre 2010 ist die Fluglärmkommission zu vier Sitzungen zusammenkommen. Gegenstände der Sitzungen waren:

- Verkehrsentwicklung am EuroAirport
- Benutzung des neuen Landeverfahrens ILS 33
- Plan de prévention du bruit dans l'environnement, PPBE (Lärmvorsorgeplan)
- Luftverkehrssicherheit: Aufgaben / Kompetenzen der verschiedenen Akteure
- Aschewolke über Europa
- Volkswirtschaftlicher Nutzen des EAP
- Nordausrichtung für Starts und Landungen bei wenig Verkehr
- Kritik der Umweltschutz- und Energiekommission des Landrates BL
- Anzahl der Bevölkerungsvertreterinnen und -vertreter in der FLK
- Verabschiedung des Fluglärmberichts 2009

3. Flugbewegungen

3.1 Gesamtbewegungen

Die Gesamtzahl aller Starts und Landungen betrug 77'152 (Vorjahr: 74'992), was einer Zunahme von 2.9% entspricht. Die Anzahl der Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR)¹ erhöhte sich um 4.2% von 61'590 im Vorjahr auf 64'172. Abgesehen vom Vorjahr waren die Flugbewegungen letztmals 1994 tiefer als im Berichtsjahr².

Die Verteilung der Bewegungen auf die Sektoren um den Flughafen blieb im Wesentlichen unverändert.

Flugbewegungen am EuroAirport im Jahre 2010		
Sektor	2010	Anteil
Norden	41'145	53.3%
Süden	32'851	42.6%
Westen	2'145	2.8%
Osten	1'011	1.3%
Total	77'152	100.0%

¹ Unter einem Instrumentenflug (IFR; Instrument Flight Rules) versteht man das Steuern von Luftfahrzeugen, bei dem die Fluglage ohne Bezug auf äussere Anhaltspunkte ausschliesslich mit Hilfe von Instrumenten an Bord und durch Unterstützung von Fluglotsen am Boden kontrolliert wird. Alle grösseren, kommerziellen Flugzeuge fliegen nach Instrumentenflugregeln. Im Gegensatz dazu finden Flüge unter Sichtmindestbedingungen und mit eingeschränkter Instrumentenunterstützung nach Sichtflugregeln (VFR; Visual Flight Rules) statt.

² Höchststand der Bewegungen im Jahr 2000: 126'900 Bewegungen.

Ebenso war die Benutzung des IFR-Standardregimes (Nordlandungen; Südstarts) gegenüber dem Vorjahr praktisch konstant: 33'486 Landungen (Vorjahr: 33'154) resp. 87% (88%) aller Landungen erfolgten von Norden, 28'814 Starts (29'122) resp. 75% (78%) aller Starts erfolgten nach Süden.

Die Benutzung des umgekehrten Pistenregimes (Nordstarts und Südlandungen) ist mit Blick auf das 2007 eingeführte Instrumenten-Landesystem für die Piste 33 von besonderem Interesse: Der Anteil der Südlandungen (IFR) erhöhte sich mit 3'198 Landungen (Vorjahr 2'418) auf 10.0% (7.8%). Der Anteil der Nordstarts (IFR) stieg mit 6'878 Starts (5'379) ebenfalls an auf 21.5% (17.5%). Es starten weiterhin mehr als doppelt soviel Flugzeuge nach Norden als von Süden landen.

Entgegen dem allgemeinen Trend hat der Verkehr auf der Ost-West-Piste abgenommen, wenn auch nur in geringem Masse. Mit 1'837 IFR-Starts (1'875) in Richtung Westen verringerte sich der Anteil auf 5.7% (6.1%), liegt aber immer noch auf dem Niveau der Jahre nach dem Weggang der kleinen Turbopropeller-Maschinen der ehemaligen Crossair.

3.2 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. Generell dürfen die Direktstarts nur zwischen 0700 und 2200 Uhr und nur von Propeller- und Strahlflugzeugen mit Lärmzertifikaten der günstigsten Lärmkategorien benutzt werden. Gemäss der Vereinbarung zum Abflugverfahren «Direktstart Hochwald»³ sind dabei im Jahresdurchschnitt pro Tag höchstens acht Starts von Strahlflugzeugen zugelassen. Das Direktstartverfahren wird nur für südliche und südöstliche Destinationen (Tessin, Südostfrankreich, Italien, Tunesien, Libyen, Ägypten und Ostafrika) angewandt.

Im Berichtsjahr sind 1'501 Direktstarts erfasst worden (Vorjahr: 1'530). Davon erfolgten 1'365 (1'487) mit Strahlflugzeugen. Dies ergibt einen Jahresdurchschnitt von 4.0 Direktstarts pro Tag für die Strahlflugzeuge. Dieser Wert liegt deutlich unter der gemäss Direktstartvereinbarung zulässigen Zahl von 8 Jet-Starts.

3.3 Nachtflüge

Als «Nachtflüge» werden die Flüge zwischen 2200 und 0600 Uhr bezeichnet. Dabei gelten – differenziert nach Flugzeugtyp und Flugarten – unterschiedlich lange Sperrzeiten (siehe unten Ziff. 6).

³ Vereinbarung zum Abflugverfahren «Direktstart Hochwald» vom 27. April 1998 zwischen der Flughafendirektion, dem Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion des Kantons Basel-Landschaft, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Schweizer Delegation des Verwaltungsrates

Im Berichtsjahr haben 7'984 Nachtflüge stattgefunden und gegenüber dem Vorjahr (7'360) um 8.5% zugenommen. Davon waren 7'667 (7'000) IFR- und 317 (360) VFR-Flüge.

In der Kernsperrzeit zwischen 2400 und 0500 Uhr wurden total 274 Flüge (238) durchgeführt. Mit 194 Flügen (202) entfiel der Hauptanteil wiederum auf Einsätze der Schweizerischen Rettungsflugwacht.

Mit 6'929 Bewegungen (6'423) resp. einem Anteil von 86.8% (87.3%) finden die «Nachtflüge» grossmehrheitlich im Norden statt. Im Süden fanden 1'025 «Nachtflüge» (904) statt, was einem Anteil von 12.8% (12.3%) entspricht. In der Nachtzeit finden im Norden rund sieben Mal mehr Bewegungen statt als im Süden. Im Berichtsjahr haben die «Nachtflüge» im Süden um 13% und im Norden um 7% zugenommen.

Die Verteilung der Nachtflüge auf die verschiedenen Flugarten blieb im Wesentlichen unverändert. Den Hauptanteil haben der Linien- und Charterverkehr mit 57.2%, die Kurier- und Expressfrachtflüge mit 37.1% und die Such- und Rettungsflüge mit 3.8%.

Insgesamt haben die Nachtflugbewegungen im Jahr 2010 überproportional zugenommen. Diese Zunahme fällt fast vollständig auf die Zeit zwischen 2300 und 2400 Uhr, was auf Verspätungen infolge meteorologischen Bedingungen, Streiks usw. sowie auf die angestiegene Nachfrage nach Frachtexpress-Transporten zurückzuführen ist. Ursachen für das Anwachsen der Bewegungen in der Kernsperrzeit (2400 bis 0500 Uhr) sind ebenfalls Verspätungen sowie technische Probleme (siehe unten Ziff. 3.4 Ausnahmebewilligungen). Positiv ist, dass zum vierten Mal in Folge und entgegen dem allgemeinen Trend die Bewegungen in der sensiblen ersten Nachtstunde zwischen 2200 und 2300 Uhr abgenommen haben.

3.4 Ausnahmebewilligungen

Im Berichtsjahr wurden 187 Ausnahmebewilligungen benutzt (Vorjahr: 86; Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2010: 125). Die Zunahme der Ausnahmebewilligungen ist auf drei Hauptursachen zurück zu führen: Verspätung in der Rotation, besondere meteorologische Bedingungen (schneereicher Winter, Vulkanausbruch) sowie auf technische Probleme (insbesondere Radarausfall und Vogelschlag). Deshalb wurden viele Ausnahmebewilligungen für die Zeit kurz nach 2400 Uhr benutzt (40 Bewegungen zwischen 0000 und 0010 Uhr, 34 Bewegungen zwischen 0011 und 0030 Uhr). In der restlichen Kernsperrzeit zwischen 0030 und 0500 Uhr fanden 11 Bewegungen mit Ausnahmebewilligung statt. 32 Ausnahmen wurden für Flugzeuge der Lärmkategorie II (Vorjahr 15) bewilligt, welche zwischen 0800 und 1800 Uhr für Unterhaltsarbeiten zum EAP kamen. Die Luftverkehrsgesellschaften reichten 323 Gesuche für Ausnahmebewilligungen ein (Vorjahr 171).

4. Lärmbelastung

4.1 Lärmessungen

Der EuroAirport misst die Lärmimmission mit dem Fluglärmüberwachungssystem CIEMAS an acht Messstationen rund um den Flughafen. Die Standorte der Mikrofone blieben im Berichtsjahr unverändert. Damit sind die Voraussetzungen für eine systematische, mit den Vorjahren vergleichbare Analyse des Fluglärms erfüllt. Die Messdaten werden im Internet sowie in den Quartals- und Jahresberichten des EuroAirport publiziert. Der Bericht der FLK basiert weitgehend auf den Daten, welche die Abteilung Umwelt des EAP für den vorliegenden Bericht zusammengestellt hat. In Ergänzung zu den öffentlich zugänglichen Berichten stellt die Abteilung Umwelt auf Anfrage und im Rahmen der Realisierbarkeit spezielle Fluglärmauswertungen zur Verfügung. Insbesondere werden die Flugrouten (Radarspuren) erfasst und im Bedarfsfall, bei Anfragen oder Reklamationen, den interessierten Personen und Behörden zur Verfügung gestellt.

Daneben werden weitere Lärm-Messstationen durch Gemeinden, Anrainerorganisationen und einen Neutralen Quartierverein betrieben (in der Schweiz: Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil und in Basel/Neubad; in Frankreich: Bartenheim, Blotzheim, Hégenheim, Hésingue, Michelbach-le-Bas und Wentzwiller). Deren Resultate stimmen gut mit den Messwerten des EAP überein.

4.2 Ergebnisse der Lärmessungen

Der Lärm, das heisst der Schallpegel des Gesamtlärms, wird nach dem sogenannten "äquivalenten Dauerschallpegel" (Leq) berechnet - das übliche Mass zum Beschrieb einer Lärmbelastung über eine gewisse Zeitdauer. Die meisten europäischen Lärmschutzzvorschriften - insbesondere die schweizerische Lärmenschutz-Verordnung (LSV) - verwenden den Leq⁴. In der Umweltberichterstattung zum EAP wird unterschieden zwischen Leq total, der alle Lärmkomponenten (d.h. Fluglärm ebenso wie Umgebungslärm) umfasst, und Leq AC (Aircraft), der alle Fluglärmeignisse mit Spitzenmesspegel von mindestens 55 dB(A) umfasst. Dementsprechend sind für alle Messstandorte des EAP fünf relevante Leq-Werte aufgeführt:

- „Leq total 16“: umfasst alle Lärmkomponenten während der Tagesstunden (0600 bis 2200 Uhr);
- „Leq AC 16“: entspricht dem Tageswert zwischen 0600 bis 2200 Uhr;
- Leq AC 22-23 entspricht dem Wert für die sogenannte "1. Nachtstunde" von 2200 bis 2300 Uhr;

⁴ Die Fluglärmimmissionen gemäss LSV werden grundsätzlich berechnet (Art. 38 Abs. 3 LSV). Die im Rahmen von Messungen ermittelten Lärmimmissionen (wie im Bericht ausgewiesen) haben somit rein informativen Charakter.

- Leq AC 23-24 entspricht dem Wert für die "2. Nachtstunde" von 2300 bis 2400 Uhr;
- Leq AC 05-06 entspricht dem Wert für die "3. Nachtstunde" von 0500 bis 0600 Uhr⁵.

Für die Lärmbelastung durch den Flugverkehr sagen die vier Leq AC-Messwerte am meisten aus.

Standort	Fluglärmbelastung									
	Leq Total 16		Leq AC 16		Leq AC 22-23		Leq AC 23-24		Leq AC 05-06	
	2010	+/- 2009	2010	+/- 2009	2010	+/- 2009	2010	+/- 2009	2010	+/- 2009
Basel-Neubad	53.7	+0.3	49.7	+0.6	47.3	0.0	40.9	+3.6	40.0	+4.4
Binningen	51.7	+0.9	47.8	+1.1	45.4	+0.4	38.7	+3.2	37.8	+3.6
Allschwil	57.3	+0.3	54.5	+0.3	51.7	-0.7	41.1	+2.3	28.3	+2.6
Neuwiller	51.5	+0.8	44.8	+0.4	40.6	-2.9	30.3	-0.5	15.5	-5.1
Hésingue	65.9	+7.2	57.8	+0.2	55.3	-0.3	47.7	+4.5	35.1	+1.3
Blotzheim	52.1	-0.2	48.3	+0.2	47.3	0.0	47.9	+1.3	38.4	-1.1
Bartenheim	56.6	+2.6	52.4	+1.7	50.7	+1.1	53.0	+1.2	44.3	0.0
Efringen-Kirchen	60.8	-0.5	42.8	-1.7	36.5	-2.7	29.5	-1.0	23.5	-4.3

4.3 Feststellungen der FLK

Über alles gesehen sind keine grundlegenden Veränderungen in der Fluglärmbelastung feststellbar. Somit betrifft der Lärm des Flugverkehrs weiterhin schwerge- wichtig die schweizerischen und französischen Gebiete im Südwesten (Hésingue, Bourgfelden, Hégenheim, Allschwil, Buschwiller, Schönenbuch und Wentzwiller) und im Norden des Flughafens (Bartenheim). Weniger betroffen sind die weiter vom Flughafen entfernt liegenden Gebiete.

Die insgesamt leichte Zunahme der Lärmbelastung am Tag geht einher mit der Zunahme der Flugbewegungen (+2.3% gegenüber dem Vorjahr). Die allgemeine, wenn auch geringe Abnahme der Lärmwerte zwischen 2200 und 2300 Uhr korreliert mit der Abnahme der Flugbewegungen in dieser Stunde. Hingegen haben die Lärmwerte zwischen 2300 und 2400 Uhr infolge der erhöhten Bewegungszahl teils markant zugenommen; v.a. in Hésingue, Basel-Neubad, Binningen und Allschwil. Da in diesen Gemeinden zwischen 2300 und 2400 Uhr nur wenige Fluglärmereignisse auftreten, erhöht ein einzelnes, lautes Ereignis den Lärmwert relativ stark. Die höchsten Werte werden aber nach wie vor im Norden des Flughafens gemessen, was die Nordausrichtung in der 2. Nachtstunde bestätigt. Die an drei Stationen (Basel-Neubad, Binningen, Allschwil) starke Lärmzunahme zwischen 0500 und 0600 Uhr ist auf die ungewöhnlich hohe Zahl der Sülandungen zurückzuführen - diese Werte blieben wie auch diejenigen zwischen 2200 und

⁵ Beim "Leq AC 23 - 24" werden Flüge zwischen 2400 und 0500 Uhr ebenfalls hinzugerechnet.

2300 Uhr auf tiefem Niveau verglichen mit den Tageswerten Leq AC 16. Zwar bleibt die Zahl der Bewegungen verhältnismässig gering (5% aller Bewegungen), doch führt die Zunahme auch hier zu einer relativ starken Lärmerhöhung. Die Lärmbelastung in der zweiten und letzten Betriebsstunde bleibt aber gering und abgesehen von Bartenheim, Blotzheim und Hésingue deutlich unter den Planungswerten der Lärmschutz-Verordnung von 47 dB(A).

Weiterhin übertrifft der Umgebungslärm (d.h. Strassenverkehr etc.) den eigentlichen Fluglärm zum Teil erheblich. An der Messstation in Efringen-Kirchen ergibt sich bspw. eine Differenz von 18 dB(A) zwischen den am Tag gemessenen Gesamt- und den Fluglärmwerten, was durch das periodische Geläut des nahen Kirchturms erklärt werden kann.

5. ILS 33

Die FLK hat sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich und detailliert mit der Entwicklung, der Installation und der Benutzung des ILS 33 auseinander gesetzt. Sie hat bereits im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens (Juni 2005), im Juni 2008 sowie in den beiden letzten Jahresberichten Stellungnahmen an die Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft abgegeben. In ihrer Funktion als beratendes Organ der beiden Regierungen nimmt nun die FLK zur ILS 33-Benutzung im 2010 erneut Stellung:

Im vergangenen Jahr betrug der Südlandeanteil knapp 10% (Vorjahr: 7.8%). Die Anzahl der Südlandungen nahm um 780 auf total 3'198 Bewegungen zu. Auch im vergangenen Jahr waren starke jahreszeitliche Schwankungen zu verzeichnen. Aussergewöhnlich war jedoch die überdurchschnittliche Benutzung im ersten Halbjahr.

Infolge der hohen Benutzung des ILS 33 ist im Gegensatz zum Vorjahr eine vertiefte Analyse durch das BAZL und der DGAC erforderlich. Diese Analyse wird erst nach Fertigstellung dieses Berichts, voraussichtlich im Mai, vorliegen.

Die FLK nimmt zur Kenntnis, dass das ILS 33 aus Sicht der Flugsicherung die Erwartungen weiterhin erfüllt. Das neue Anflugverfahren trägt generell und besonders bei schlechten Wetterverhältnissen und gleichzeitigem Nordwind zur Verbesserung der Flugsicherheit bei. In der Verkehrsabwicklung haben sich wie im Vorjahr keine besonderen Probleme gezeigt, weshalb der Verkehrsfluss stets aufrechterhalten werden konnte.

Die Flugsicherung hat die FLK darüber informiert, dass die angekündigten technischen Anpassungen abgeschlossen wurden und damit die Pistenbenutzung besser und sicherer gesteuert werden kann (insbesondere ist ein rascherer Wechsel zwischen Nord- und Südlandungen möglich).

Die FLK hat sich mit den publik gemachten Vorwürfen auseinander gesetzt, wonach im Dezember 2010 einige Nordlandungen bei Nordwind von über 5 Knoten

durchgeführt wurden, um damit die ILS 33-Quote unter 10% zu halten. Dazu stellt sie fest, dass für die Festlegung der Start- und Landerichtung einerseits der Grundsatz von maximal 5 Knoten Rückwind gilt, aber andererseits auch Ausnahmeregelungen gemäss ILS 33-Abkommen berücksichtigt werden müssen, die aus technischen und Sicherheitsgründen festgelegt wurden. An den fraglichen Dezembertagen waren die Sichtverhältnisse für Landungen via ILS 33 teilweise zu schlecht. Hingegen waren Landungen über das leistungsfähigere ILS 15 möglich. Der FLK sind keine Anzeichen bekannt, welche auf eine Verletzung des ILS 33-Abkommens oder gar auf eine absichtliche Vermeidung von ILS 33-Landungen hindeuten.

Spezielle Aufmerksamkeit liegt auf den Lärmauswirkungen des ILS 33. Deshalb sind die Veränderungen in Binningen und Basel-Neubad (zusätzlicher Verkehr) und in Allschwil und Hésingue (weniger Verkehr) von Interesse. Die Lärmmessungen zeigen keine relevanten Auswirkungen zwischen 0600 und 2300 Uhr. In der ersten und letzten Betriebsstunde hingegen erhöhten sich die Lärmwerte verhältnismässig stark, was auf die Zunahme der Bewegungen zurückzuführen ist, die aber auf verhältnismässig tiefem Niveau sind. So verbleibt in den ILS 33-Gebieten die Lärmbelastung deutlich unterhalb der Planungswerte gemäss Lärmschutz-Verordnung.

Die Anzahl der ILS 33-Landungen war vor allem im ersten Halbjahr 2010 unerwartet hoch und führte zu einer unbefriedigenden Situation. Die FLK geht davon aus, dass diese hohen ILS 33-Werte aussergewöhnlich waren. Sollte der hohe 2010-Wert aber in den kommenden Jahren bestätigt oder gar übertroffen werden, müssten die beiden Zivilluftfahrtbehörden - wie es das ILS 33-Abkommen vorsieht - alle möglichen Massnahmen prüfen, damit wieder Werte unter 8 resp. 10% erreicht werden. Die FLK hält aber ausdrücklich fest, dass ihr keine Anhaltspunkte bekannt sind, die auf eine Verletzung des ILS 33-Abkommens im Jahre 2010 hinweisen.

Eine auf Wunsch der FLK durchgeführte Untersuchung des EAP ergab, dass weniger als 1% der Südlandungen dank ILS 33 bei schlechter Sicht stattgefunden haben, die ohne ILS 33 nicht möglich gewesen wären.

Die FLK wird sich weiterhin umfassend über die Benutzung des ILS 33 informieren lassen, um beurteilen zu können, ob die Benutzungsvereinbarung zum ILS 33 eingehalten wird. Sie erwartet dabei, dass die beiden zuständigen Zivilluftfahrtbehörden und der Flughafen die entsprechenden Datengrundlagen weiterhin mit der erforderlichen Genauigkeit und Transparenz zur Verfügung stellen.

6. Neue Lärmschutzmassnahmen des EuroAirport

6.1 Ausgangslage

Zum Lärmschutz hat der EuroAirport in den vergangenen 20 Jahren eine Vielzahl von Betriebseinschränkungen für laute Flugzeuge und für Bewegungen in den Randzeiten erlassen. Grundsätzlich gilt eine Nachtsperre von 2400 bis 0600 Uhr für Starts und von 2400 bis 0500 Uhr für Landungen. Für laute Flugzeuge und Nichtlinienflüge sind die Sperrzeiten länger. So gilt für die lautesten Kapitel 3-Flugzeuge seit 2001 eine Startsperrre von 2200 bis 0600 Uhr. Seit 2002 besteht zudem eine generelle Sperre für die sehr lärmintensiven Flugzeuge gemäss Kapitel 2. Für einzelne Flugkategorien (Staatsflugzeuge oder Such- und Rettungsflüge) besteht hingegen keine Nachtsperre. Weitere Betriebseinschränkungen gelten für nächtliche Motorenprüfläufe und für Bewegungen auf dem Vorfeld. Zum Lärmschutz hat der EuroAirport zudem per 1. April 2009 die Gebühren für laute Flugzeuge und Bewegungen in den Randstunden erhöht⁶. Die gesamten Einschränkungen des Flugbetriebes sind im Umweltbericht des EAP dargestellt.

6.2 Neue Lärmschutzmassnahmen

Der EAP hat im November 2010 drei neue Lärmschutzmassnahmen sowie einen zusätzlichen Entscheid bekannt gegeben:

1. In den Jahren 2011 bis 2013 erhöht der EAP schrittweise die Gebühren für Starts und Landungen in den sensiblen Randzeiten um 50%. Auf lange Sicht zielt diese Massnahme darauf ab, den Lärm von lauten Flugzeugen in den sensiblen Randzeiten zu reduzieren und die Fluggesellschaften dazu anzuregen, moderne Maschinen einzusetzen.
2. Verschärfung des Start- und Landeverbots zwischen 2200 und 0600 Uhr: Starts und Landungen sind zwischen 2200 und 0600 Uhr für Flugzeuge verboten, welche den kumulativen Kapitel 3-Lärmgrenzwert (Total Margin) nicht um mindestens 8 EPNdB unterschreiten (derzeit 5 EPNdB).
3. Verbot lauter Flugzeuge an Sonntagen und gemeinsamen französisch-schweizerischen Feiertagen vor 0900 und nach 2200 Uhr.
4. Seit Mitte 2010 lehnt der EuroAirport alle nicht programmierten Flüge zwischen 2300 und 0600 Uhr ab, sofern es sich nicht um Notfälle handelt. Mit dieser Entscheidung will der Flughafen die Anrainer bewahren vor Flugumleitungen aufgrund von Betriebszeiten, die andere Flughäfen einseitig fest legen.

Vor der Einführung der lärmbedingten Betriebseinschränkungen (Massnahmen No. 2 & 3) werden gemäss der EU-Richtlinie 2002/30/EG die betroffenen Airlines

⁶ Zugleich hat der EAP die Gebühren für leise Flugzeuge und Bewegungen in den Tagesstunden gesenkt. Insgesamt wurde die Gebührenanpassung ertragsneutral ausgestaltet.

und die Anrainerverbände im Sinne eines ausgewogenen Ansatzes angehört. Die Massnahmen werden voraussichtlich im Jahre 2012 eingeführt.

6.3 Stellungnahme der Fluglärmkommission

Die FLK begrüßt die Lärmschutzmassnahmen des EuroAirport, weil sie wichtige Schutzbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigen. Sie zielen darauf ab, den Fluglärm in den Randzeiten zu verringern, indem einerseits die Verbote für besonders lärmige Flugzeuge ausgedehnt und andererseits die Randzeiten-Bewegungen für alle Flugzeuge verteilt werden.

Für die FLK sind die verstärkten Gebührenanreize im Sinne der Nachhaltigkeit geeignet, dass künftig eine möglichst lärmoptimierte Flotte am EuroAirport startet und landet. Für die FLK ist es aber schwierig zu beurteilen, ob und inwiefern die Gebührenanreize effektiv Ursache für Lärmverbesserungen der Verkehrsanbieter sind und wie sie im Vergleich zu ähnlichen Anreizsystemen anderer Flughäfen stehen. Sie begrüßt es deshalb, dass die Auswirkungen der Gebührenanreize analysiert werden, wobei ihr bewusst ist, dass kurzfristig kaum messbare Resultate aufgezeigt werden können.

Die erweiterten Verbote für besonders lärmige Flugzeuge treffen zwar nur einzelne Bewegungen, doch genau diese haben in der Vergangenheit zu starken Reaktionen aus der Bevölkerung geführt. Daher wird bei strikter Anwendung der Verbote ein ausgewiesenes und verständliches Lärmschutzbedürfnis der Anwohnerinnen und Anwohner befriedigt.

Die FLK begrüßt ausdrücklich, dass die Massnahmen auf den gesamten Einzugsbereich des Flughafens wirken.

Aus reiner Lärmschutzsicht wären weitergehende Betriebseinschränkungen, wie sie beispielsweise von den Parlamenten der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gefordert wurden, zwar begrüssenswert. Die FLK anerkennt aber, dass die Betriebszeiten eine elementare Rahmenbedingung für den Flughafen und die Anbieter sind und ihre Kürzung entsprechende volkswirtschaftliche Verluste nach sich ziehen. Deshalb muss im Sinne der Nachhaltigkeit ein Gleichgewicht zwischen umweltseitigen, volkswirtschaftlichen und sozialen Aspekten gefunden werden.

7. Bericht 2010 der Ombudsstelle für Fluglärmklagen

Im 2010 musste die Ombudsstelle nicht aktiv werden. Einzelne Kontakte mit konkreten Anfragen zu Flugereignissen konnten zuständigkeitsshalber an den Flughafen verwiesen resp. direkt vom Kommissionspräsidenten erledigt werden.

8. Gesamtwürdigung

Die Messungen zeigen, dass der Fluglärm am Tag sowie in der ersten und letzten Betriebsstunde im Gleichschritt mit der Zunahme der Bewegungen leicht zugenommen hat. Obwohl die Bewegungszunahme in den Randstunden relativ gering war, wird aus der gleichzeitigen Lärmzunahme die bekannt hohe Lärmsensibilität dieser Nachtstunden deutlich.

Die FLK verfolgt genau, welche Ursachen diese Veränderungen haben und ob die verschiedenen Regelungen und Zielsetzungen zum An- und Abflugregime eingehalten wurden.

Die FLK hat im vergangenen Jahr keine Anhaltspunkte gefunden, die auf Regelverletzungen hindeuten. Im Einzelnen:

- Von entscheidender Bedeutung ist, dass das Betriebsregime mit der Hauptpistenrichtung Nord-Süd praktisch unverändert Bestand hat.
- Aus Lärmschutzsicht sehr hohes Gewicht hat die Nordausrichtung in den Randstunden. Diese wichtige Regelung wird unverändert eingehalten, so finden in der ersten und der letzten Betriebsstunde weiterhin über 90% der Bewegungen im Norden statt.
- Aus Lärmschutzsicht klar negativ ist die überproportionale Zunahme der Nachtflüge und der Ausnahmebewilligungen, wenngleich deren Ursachen verständlich und auf Besonderheiten des vergangenen Jahres zurückzuführen sind. Die FLK geht davon aus, dass die Ausnahmebewilligungen im Jahre 2011 abnehmen, falls nicht wiederum ausserordentliche Situationen die planmässige Flugabwicklung verunmöglichen. Sie wird die Entwicklung weiterhin genau verfolgen und Massnahmen erarbeiten, sollte der erwartete Erfolg im 2011 nicht eintreten. Bei den Nachtflügen erwartet sie, dass die restriktiveren Bedingungen für Nachtflüge (Verbot lauter Flugzeuge und Erhöhung der Nachtfluggebühren) bald umgesetzt werden, damit in den sensiblen Nachtzeiten der Lärm abnimmt. Dabei gilt es allerdings unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit zu bedenken, dass die Randzeiten-Bewegungen grossmehrheitlich von am EAP stationierten Flugzeugen durchgeführt werden und diese einen besonders grossen volkswirtschaftlichen Nutzen (insbesondere neue Arbeitsplätze) für die Region erzielen.
- Der FLK ist plausibel dargelegt worden, dass die hohe ILS 33-Quote auf die Wetterverhältnisse zurückzuführen sind. Es sind ihr also keine Anzeichen bekannt, die auf eine Verletzung des ILS 33-Abkommens hindeuten. Sollten 10% Südlandeanteil überschritten werden, erwartet die FLK von den Zivilluftfahrtbehörden, dass sie gemäss ILS 33-Abkommen mögliche Optimierungsmassnahmen intensiv prüfen.
- Mit 4 Jet-Direktstarts pro Tag im Jahresdurchschnitt ist der vereinbarte Maximalwert von 8 deutlich unterschritten. Die Lärmschutzziele der Direktstartvereinbarung werden damit weiterhin erfüllt.

- Über allfällige Massnahmen zur Verbesserung der nach wie vor unbefriedigenden Nutzung der Ost-West-Piste wird sich die FLK nach Vorliegen der Machbarkeitsstudie zur Pistenverlängerung äussern können.

Die Aussagen zur umweltseitigen Entwicklung sind in den Kontext zur betrieblichen Entwicklung des EuroAirport zu stellen. Mit 4.1 Millionen Passagieren im Jahr 2010 verzeichnete der EuroAirport gegenüber 2009 (3.85 Millionen) eine Zunahme um 7%. Die Rekordwerte von 2007 und 2008 (rund 4.27 Millionen) wurden zwar nicht erreicht, doch rechnet der EuroAirport im laufenden Jahr mit einem neuen Höchstwert von 4.4 Millionen Passagieren. Auch der Frachtbereich wies 2010 mit einem Ergebnis von 107'000 Tonnen eine Zunahme von 26% aus, was aber in Zusammenhang mit der Abnahme von 16% im Vorjahr zu sehen ist. Zu aussergewöhnlichen Ereignissen im 2010 zählen die Folgen des Vulkanausbruchs in Island im April, die Streiks im öffentlichen Sektor in Frankreich und anderen europäischen Ländern sowie die starken Schneefälle ab November.

Die Zielsetzungen der FLK gemäss regierungsrätlichem Auftrag sind auch im 2010 erreicht worden. Gemäss den Messungen werden die Immissionsgrenzwerte in der Schweiz weiterhin eingehalten. Zwar ist am Tag sowie in der ersten und letzten Betriebsstunde südlich des Flughafens eine Mehrbelastung erkennbar, deren Niveau ist aber insgesamt gering.

Die FLK begrüsst die neuen Lärmschutzmassnahmen des EuroAirport, weil sie wichtige Schutzbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigen und geeignet sind, den Fluglärm in den Randzeiten zu verringern. Aus reiner Lärmschutzsicht wären weitergehende Betriebseinschränkungen allerdings begrüssenswert. Die FLK erkennt aber, dass die Betriebszeiten eine elementare Rahmenbedingung für den Flughafen und die Fluggesellschaften sind und ihre Kürzung entsprechende volkswirtschaftliche Verluste nach sich ziehen würde. Deshalb muss im Sinne der Nachhaltigkeit ein Gleichgewicht zwischen umweltseitigen, volkswirtschaftlichen und sozialen Aspekten gefunden werden.

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

- Fluglärm von Teilen der Bevölkerung als Belästigung empfunden wird unabhängig von der Einhaltung der Lärmgrenzwerte LSV.
- Nicht nur die direkt in der Flugschneise Wohnenden vom Fluglärm betroffen sind, sondern wegen dessen räumlicher Ausbreitung auch die in einem breiteren Streifen beidseits der Flugschneise Wohnenden.

Die FLK sieht sich in diesem Zusammenhang mit folgenden Problembereichen konfrontiert:

- Soll die Lärmbelästigung „gerecht“ auf die verschiedenen Gruppen von Betroffenen verteilt werden? Falls ja: Wie soll dies umgesetzt werden?

- Wie ist die starke Belastung weniger Personen gegen die schwache Belastung vieler zu werten?
- Wie ist die geringe neue Belastung vieler bisher vom Fluglärm verschonten Personen gegen die Entlastung weniger bisher stark betroffener Personen zu werten?

Die Grundhaltung der FLK ist es, die Fluglärmsituation ausgewogen zu beurteilen. 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 17. Februar 2011 einstimmig verabschiedet.

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

P. Bachmann .

Peter Bachmann, Präsident der Fluglärmkommission

Beilage: Umwelt-Bericht des EAP 2010 (abrufbar auf der Webseite des EuroAirport; den Mitgliedern der zuständigen Parlamentskommissionen wird der Bericht direkt zugestellt)