



## Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Staatskanzlei  
Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Telefon +41 (0)61 267 85 62  
Telefax +41 (0)61 267 85 72  
E-Mail [staatskanzlei@bs.ch](mailto:staatskanzlei@bs.ch)  
Internet [www.bs.ch](http://www.bs.ch)

Frau  
Madeleine Göschke-Chiquet  
Präsidentin Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen  
Therwilerstrasse 43  
4153 Reinach

Basel, 8. August 2012

Regierungsratsbeschluss  
vom 7. August 2012

### **Resolution des Schutzverbandes vom 31. Mai 2012**

Sehr geehrte Frau Göschke-Chiquet, sehr geehrte Frau Marchesi

Mit Schreiben vom 5. Juni 2012 haben Sie uns eine Resolution des Schutzverbandes übermittelt mit der Forderung, der Regierungsrat von Basel-Stadt solle, wie es der Grossratsbeschluss vom 22. April 1976 zum seinerzeitigen Beitrag an den Ausbau der Hauptpiste des Flughafens Basel-Mülhausen vorsehe, dafür sorgen, dass am EuroAirport die gleichen Betriebszeiten gelten wie am Flughafen Zürich.

Wir stellen fest, dass Ihre Resolution im Kern die gleiche Forderung erhebt wie bereits die Petition des Schutzverbandes aus dem Frühjahr 2011 an den Grossen Rat von Basel-Stadt und den Landrat von Basel-Landschaft. Diese Petition hat der Grosse Rat mit Beschluss vom 9. Mai 2012 für erledigt erklärt. Wir gehen davon aus, dass der Bericht der Petitionskommission des Grossen Rates, der die Grundlage des Beschlusses bildete, in Ihrem Besitz ist. Wir erlauben uns, Ihnen nachstehend die wesentlichen Elemente unserer Stellungnahme an die Petitionskommission wiederzugeben, aus denen Sie nochmals unsere Haltung zur Frage der Betriebszeiten am EuroAirport nachvollziehen können.

I.

Die Frage der Betriebszeiten des EuroAirport wurde, wie Ihnen bekannt ist, vom Grossen Rat Basel-Stadt bereits im Frühjahr 2011 bei der Behandlung verschiedener politischer Vorstösse zum EuroAirport einlässlich behandelt. Mit unserem Bericht vom 24. November 2010 zu den Vorstössen haben wir unsere Haltung zur Forderung, die Betriebszeiten des Flughafens seien zu verkürzen, ausführlich dargelegt und begründet. Den Argumenten des Regierungsrats folgend, von einer Betriebszeitenverkürzung sei abzusehen, hat der Grosse Rat die genannten Vorstösse an seiner Sitzung vom 2. März 2011 als erledigt abgeschrieben.

An den Fakten und Überlegungen zur Frage einer möglichen Betriebszeitenverkürzung, die der Regierungsrat in seinem Bericht vom 24. November 2010 vorgelegt hat, hat sich in der Zwischenzeit nichts Grundsätzliches verändert. Wir verzichten darauf, an dieser Stelle alle Details zu wiederholen. Es seien lediglich die wesentlichen Schlussfolgerungen dargestellt. Den Bericht vom 24. November 2010 legen wir Ihnen gerne bei.

## II.

Die zentralen Grundlagen zu den aktuellen Betriebsregeln am EuroAirport werden im Abschnitt C.2 unseres Berichts vom November 2011 ausführlich dargelegt. Zudem wird darin auch das auf Tagesrandverkehr beruhende Verkehrsmodell des EuroAirport in Vergleich gesetzt zu dem des Flughafens Zürich, der als interkontinentaler Hub mit Langstreckenverkehr und Transferpassagieren funktioniert und auch keinen nennenswerten Expressfrachtverkehr hat. Flüge am frühen Morgen und am Abend haben daher am EuroAirport eine relativ höhere Bedeutung als am Flughafen Zürich.

Ausgelöst durch die öffentlichen und politischen Reaktionen auf die Einführung des Instrumentenlandesystems für Südlandungen (ILS 33) hatten die Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft bekanntlich beim EuroAirport die Durchführung einer Analyse veranlasst, in der untersucht wurde, welche Auswirkungen eine Verkürzung der Betriebszeiten auf das Verkehrsangebot am EuroAirport, auf die Flughafen-Betriebsgesellschaft selber und auf die regionale Wirtschaft (Beschäftigung, Umsätze, Erwerbseinkommen und Wertschöpfung) hat.

In Summe der verschiedenen ökonomischen Effekte zeigt das durchgeführte Gutachten basierend auf Zahlen für das Jahr 2008 einen volkswirtschaftlichen Einfluss des EuroAirport auf die ganze Region Nordwestschweiz / Oberelsass / Südbaden in der Grössenordnung von rund CHF 2 Mrd. pro Jahr. Generiert werden mit dieser Wertschöpfung etwa CHF 1 Mrd. an Erwerbseinkommen und ein Beschäftigungseffekt im Bereich von total 27'000 Arbeitsplätzen, die in der ganzen Region direkt oder indirekt vom EuroAirport abhängen. Unter der Annahme eines moderaten Wirtschaftswachstums in der Region wird im Zeithorizont bis 2015 ein Wachstum auf 32'400 Arbeitsplätze und eine Wertschöpfung von rund CHF 2,5 Mrd. erwartet.

Gestützt auf diese Ergebnisse zeigt sich klar, dass die Eingrenzung der Betriebszeiten auf 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr nach allen vorliegenden Informationen einen Abzug der Expressfrachtaktivitäten vom EuroAirport zur Folge hätte. Zudem würden geplante Entwicklungen von Fluggesellschaften mit Homebase-Flugzeugen zumindest in Frage gestellt. SWISS und easyJet würden mit hoher Wahrscheinlichkeit ihr Angebot reduzieren. Bis zum Horizont 2015 dürfte bei einem solchen Szenario für den Flughafen ein kumulierter Einnahmeausfall von knapp CHF 30 Mio. resultieren sowie regionalwirtschaftliche Einbussen (i.Vgl. zum Referenzfall) von 4'100 weniger Arbeitsplätzen, gut CHF 200 Mio. weniger Erwerbseinkommen und eine Verlust an gesamter Wertschöpfung von rund CHF 300 Mio.

Bei einer noch weiteren Einschränkung der Betriebszeiten auf 07:00 Uhr bis 22:00 Uhr wäre die heutige easyJet-Basis am EuroAirport klar nicht mehr wirtschaftlich. Zwar würde easyJet den EuroAirport wohl weiterhin bedienen, aber nicht mehr mit Flugzeugen, die am EuroAirport stationiert sind. Damit würden zahlreiche für die Anbindungsqualität der Region wichtige Tagesrandverbindungen wegfallen. Ebenso würden die Expressfrachtaktivitäten mit grosser Sicherheit eingestellt, da die Expressfrachtfirmen ihre Lieferzeiten, die wesentlich auf frühen Flugankünften und späten Abflügen sowie frühzeitigem Beginn des Strassentransport ab dem Flughafen beruhen, nicht mehr einhalten können. Die Logistikfunktion des Standorts Basel würde klar geschwächt. Insgesamt müsste bei um zwei Stunden gekürzten Betriebszeiten bis 2015 mit einem Wegfall von 9'000 Arbeitsplätzen, einem Minus an Erwerbseinkommen von etwa CHF 320 Mio. und einem Wertschöpfungsverlust von CHF 500 Mio. gerechnet werden. Der kumulierte Einnahmenausfall für den Flughafen selber würde bei CHF 140 Mio. liegen.

Im Ergebnis ist damit klar, dass der Tagesrandbetrieb mit einem intensiven Einsatz der stationierten Flugzeuge für die Standortattraktivität und die regionale Wertschöpfung eine hohe und für den EuroAirport eine fundamentale Bedeutung hat. Eine Verkürzung der Betriebszeiten würde das Geschäfts- und Betriebsmodell des Flughafens in Frage stellen mit bedeutenden wirtschaftlichen Einbussen für die Region und Nachteilen für den Standort im Hinblick auf die Güte der Verkehrsanbindung, die internationale Konkurrenzfähigkeit und die Wirtschaftskraft. Wie der Regierungsrat in seinem Bericht vom 29. November 2010 ausgeführt hat, betrachtet er dieses Szenario vor dem Hintergrund der effektiv feststellbaren Fluglärmimmissionen als klar unverhältnismässig und insgesamt nicht verantwortbar.

Der Regierungsrat erachtet daher eine Verkürzung der Betriebszeiten im Sinne der Forderung des Schutzverbandes als nicht zielführend. Sie brächte verhältnismässig geringe Lärmreduktionen für die Schweiz<sup>1</sup>, hätte aber grosse Einbussen für die Region zur Folge.

### III.

Der Schutzverband fordert mit seiner Resolution, die Betriebszeitenregelung des EuroAirport solle gleich sein wie diejenige des Flughafens Zürich, wie sie seit Inkrafttreten des neuen Betriebsreglements per Ende Juli 2010 gilt. Die Annahme ist, dass diese Ordnung restriktivere Bedingungen setze und mehr Nachtruhe verspreche.

In der Tat wurde mit dem neuen Betriebsreglement die Nachtflugordnung des Flughafens Zürich im Vergleich zur früheren Situation formal verschärft. Falsch ist aber die Annahme, dass mit dem neuen Betriebsreglement eine generelle Nachtflugsperrung ab 23 Uhr festgelegt wurde. Nachfolgend sind die Bestimmungen des Zürcher Betriebsreglements im Wortlaut aufgeführt:

---

<sup>1</sup> Zur Erinnerung: aktuell werden in den Nachtstunden rund 90% aller Starts und Landungen am EuroAirport Richtung Norden abgewickelt. Die Entlastung der Gebiete südlich des Flughafens bei einer Verkürzung der Betriebszeiten am Abend wäre daher vergleichsweise klein.

**„A. Betriebszeiten, Grundsatz (Art. 1)**

Der **Flughafen Zürich** ist für den nationalen und internationalen Zivilluftverkehr unter Berücksichtigung der in der Luftfahrtgesetzgebung und in diesem Reglement enthaltenen Bestimmungen **für die Nachtzeit täglich von 06.00 Uhr bis 23.30 Uhr geöffnet**.

**C. Verkehrseinschränkungen während der Nachtzeit****C.I. Nachtflugordnung****Gewerbsmässiger Verkehr, Grundsatz (Art. 12)**

Starts und Landungen des gewerbsmässigen Verkehrs dürfen unter Beachtung nachfolgender Einschränkung (Art. 13) bis 23.00 Uhr geplant werden. Die Flughafen Zürich AG kann aus betrieblichen Gründen die Vergabe des letzten Slots zeitlich vorverlegen.

**Verspätete Starts und Landungen werden bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zugelassen.**

Für Starts und Landungen nach 23.30 Uhr kann die Flughafen Zürich AG bei unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen, insbesondere bei schwerwiegenden meteorologischen Verhältnissen, eine Ausnahmebewilligung erteilen.“

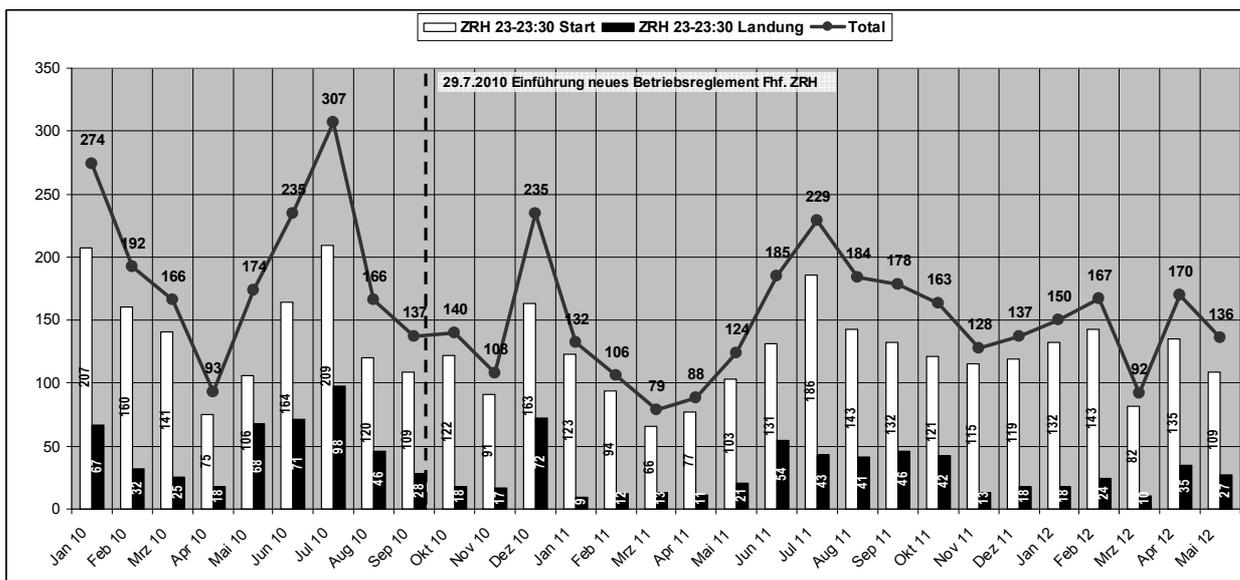
(Betriebsreglement Flughafen Zürich, Anhang 1, Bestimmungen zu Nachtflügen, Fassung vom 30. Juli 2011, in Kraft gesetzt per 29. Juli 2011)

Aus diesen Bestimmungen ergibt sich klar, dass der Flughafen Zürich grundsätzlich bis 23:30 geöffnet ist. Linienverkehr darf nur bis 23 Uhr geplant werden, verspätete Starts oder unpünktliche Landungen können aber ohne besondere Bewilligung bis 23:30 Uhr erfolgen. Erst danach benötigen Flüge eine Ausnahmegenehmigung, die der Flughafen in eigener Zuständigkeit erteilen kann. Ausnahmegründe sind insbesondere spezielle Wetterlagen, wie sie beispielsweise im Dezember 2010 auftraten, wo von den 224 Flügen zwischen 23 und 24 Uhr, 89 Flüge mit Ausnahmebewilligung, d.h. nach 23:30 Uhr erfolgten.

Auch nach der Einführung des neuen Betriebsreglements finden somit in Zürich in der sogenannten zweiten Nachtstunde von 23 bis 24 Uhr zahlreiche Linienflüge statt. Im Monatsmittel von August 2010 bis Mai 2012 waren es 158 Flüge pro Monat, in Basel im gleichen Zeitraum war die Zahl 153. Im Zeitfenster zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr lag der Schnitt in Zürich bei 147 Flügen, in Basel bei 128 Flügen. Dabei sind es in Zürich v.a. Starts, nämlich etwa 80 Prozent des durchschnittlichen Bewegungsaufkommens. In Basel hingegen halten sich Landungen und Starts in etwa die Waage (52% Starts zu 48% Landungen), wobei aber der Verkehr auch in der Nacht in gut 90% der Fälle von Norden her erfolgt. Die nachfolgenden zwei Darstellungen zeigen die Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich für die Zeit zwischen 23:00 und 23:30 Uhr detailliert auf.

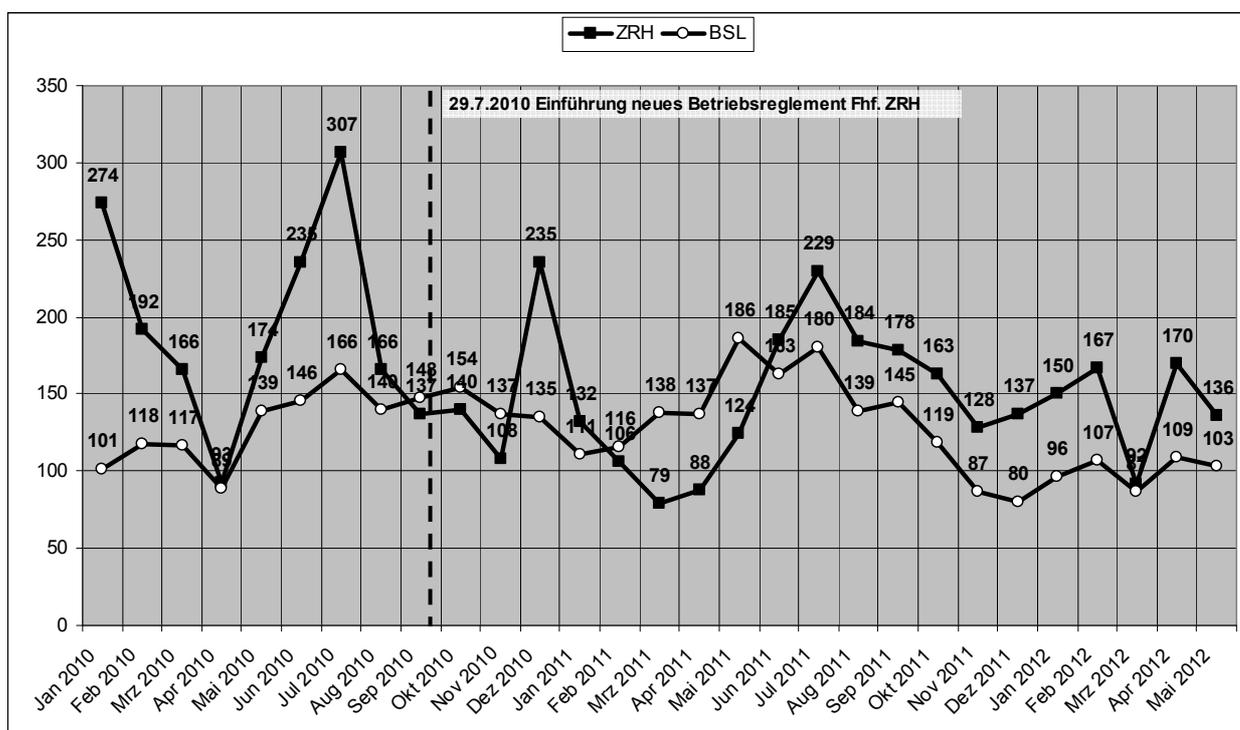
Bei der Beurteilung zu beachten ist dabei, dass die Flüge in Zürich zum allergrössten Teil solche mit grossen Langstreckenmaschinen sind, die deutlich höhere Lärmemissionen haben. So wurde beispielsweise für die Lärmbelastung in der zweiten Nachtstunde (23-24 Uhr) im 2. Quartal 2011 in Zürich Glattbrugg (südlich des Flughafens) ein durchschnittlicher Lärmpegel von rund 46 dB(A) gemessen. In Basel-Neubad betrug der Wert im gleichen Zeitraum etwa 40 dB(A). D.h., dass trotz neuem Betriebsreglement und einer sogar leicht tieferen Anzahl an Flugbewegungen in Zürich nach 23:00 Uhr rund 50% mehr Fluglärm gemessen wird als in Basel. In beiden Fällen liegen die Werte dabei klar unterhalb der Grenzwerte der Lärmschutzverordnung.

Flugbewegungen ZRH 23:00 bis 23:30 Uhr



Quelle: Lärm- / Umweltberichte Fhf. Zürich  
 (<http://www.flughafen-zuerich.ch/Unternehmen/Umwelt&Lärm>)

Vergleich Flugbewegungen ZRH / BSL 23:00 bis 23:30 Uhr



Quelle: Lärm- / Umweltberichte Fhf. Zürich & EuroAirport

Mit Blick auf diese Fakten stellen wir fest, dass die aktuellen Nachtflugordnungen am Euro-Airport und am Flughafen Zürich analoge Betriebsbedingungen ermöglichen und in ihrer Wirkung vergleichbar sind. Darüber hinaus ist zu konstatieren, dass vor dem Hintergrund der effektiv feststellbaren Entwicklung der nächtlichen Flugbewegungen in Zürich in keiner Weise ein Druck entstanden ist, der zu einem Ausweichflugverkehr nach Basel führen würde. In der Tat hat es im ganzen Jahr 2011 und auch im ersten Halbjahr 2012 nach 23 Uhr keinen Flug gegeben, der von Zürich nach Basel umgeleitet worden ist, weil in Zürich eine Landung nicht mehr möglich gewesen ist. Im Übrigen bleibt zu betonen, dass die Haltung des Regierungsrats und des Verwaltungsrats des EuroAirport eindeutig ist und abgesehen von Notfällen keine Flugumleitungen von Zürich nach Basel toleriert werden. Verspätete, in Zürich nach 23:30 Uhr nicht mehr mögliche Flüge werden am EuroAirport nicht zugelassen.

Diese Situation entspricht nach unserer Auffassung ausserdem klar den beiden Parlamentsbeschlüssen aus den Jahren 1976 und 1999, die als Rahmen für die Ausrichtung kantonaler Investitionsbeiträge an den Flughafen stets eine Angleichung bzw. eine Annäherung der Nachtflugregelungen des EuroAirport an diejenigen der anderen Landesflughäfen gefordert haben, aber nicht einen 1:1-Nachvollzug.<sup>2</sup>

#### IV.

In Anbetracht v.a. auch der gegenwärtigen Fluglärmsituation kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass die vom Schutzverband geforderte Verkürzung der Betriebszeiten des Euro-Airport im Vergleich zu den erreichbaren Verbesserungen auf der Seite des Lärmschutzes zu unverhältnismässig grossen volkswirtschaftlichen und verkehrlichen Nachteilen für den Standort Basel und die gesamte Region führen würde. Festgestellt werden kann zudem, dass die heutigen Nachtflugordnungen am EuroAirport und am Flughafen Zürich sehr analoge Betriebsbedingungen schaffen und insofern eine vergleichbare Situation gegeben ist, so wie es in den Beschlüssen des Grossen Rates von 1976 und 1999 gefordert worden ist.

Der Regierungsrat kann die Motivation des Schutzverbandes aber grundsätzlich nachvollziehen. Er versteht daher auch die Resolution als Auftrag, sich auch künftig für solche Rahmenbedingungen am EuroAirport einzusetzen, die einen möglichst guten Schutz der Anwohnerschaft vor Fluglärm bieten. Entsprechend wird der Regierungsrat die Umsetzung der heutigen Regelungen aufmerksam begleiten und auch weiterhin die Lärmentwicklung aktiv

---

<sup>2</sup> Im Wortlaut:

- Grossratsbeschluss betreffend Erteilung eines Investitionsbeitrages an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen vom 20. Januar 1999, Ziffer 2.: „Die Auszahlung des Investitionsbeitrags erfolgt ... unter Berücksichtigung folgender Auflagen: ... weitere **Annäherung** der Nachtflugregelung in der übrigen Nachtzeit mit dem Ziel der **Handhabung** wie bei den anderen schweizerischen Landesflughäfen (insb. Zürich-Kloten)“
- Grossratsbeschluss betreffend Verlängerung der Hauptpiste des Flughafens Basel-Mülhausen vom 22. April 1976, Ziffer 4.: „Der Regierungsrat wacht darüber, dass die auf dem Flughafen Basel-Mülhausen angeordneten Nachtflugeinschränkungen den Einschränkungen auf den schweizerischen Landesflughäfen Genf und Zürich **angeplichen** werden. Er wirkt insbesondere dahin, dass die **praktische Anwendung**, namentlich hinsichtlich bewilligter Ausnahmen, mit den schweizerischen Landesflughäfen übereinstimmt.“

beurteilen, um gegebenenfalls zu intervenieren, damit die Umweltschutzregelungen des Flughafens angemessen weiterentwickelt werden.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

Beilage

- Schreiben des Regierungsrats an den Grossen Rat vom 24. November 2010

Kopie z.K.

- Herrn Jürg Rämi, Direktor Flughafen Basel-Mulhouse, Postfach, CH-4030 Basel-Flughafen
- Frau Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Vorsteherin Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft, Rheinstrasse 29, CH-4410 Liestal