



An den Grossen Rat

25.1690.02

24.1832.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 17. Juni 2026

Kommissionsbeschluss vom 17. Juni 2026

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2024

sowie

zum Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2023

1. Ausgangslage

Gemäss den Richtlinien über Massnahmen betreffend den Fluglärm aus dem Betrieb des Flughafens Basel-Mulhouse berichtet der Regierungsrat dem Grossen Rat jährlich über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung. Er orientiert sich dabei an den Berichten der Fluglärmkommission, die er dem Grossen Rat jeweils mit einem eigenen Kommentar zur Kenntnisnahme vorlegt. Die Fluglärmkommission berät die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft seit ihrer Einsetzung im Jahr 2001. Sie setzt sich zusammen aus Vertretungen der zuständigen Behörden und der Bevölkerung sowie aus Akteuren des EuroAirports.

Mit dem Fluglärm befasst sich auch der Verwaltungsrat des EuroAirports regelmässig. Sein Ziel ist es, dass der Fluglärm insgesamt und insbesondere in den Nachtstunden abnimmt und der EuroAirport die Lärmgrenzwerte einhält.

Für den Schutz der Menschen vor dem Fluglärm ist in der Schweiz der Bund zuständig. Dieser definiert die Immissionsgrenzwerte und ist auch für deren Einhaltung zuständig. Die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben den Bund nach der Verabschiedung des Fluglärmberichts 2024 aufgefordert, Massnahmen zum Lärmschutz zu ergreifen. Dieses Verfahren ist vorgesehen, wenn die Lärmgrenzwerte drei Jahre in Folge überschritten werden.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2023* am 5. Februar 2025 und den *Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2024* am 10. Dezember 2025 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich mit den beiden Berichten an ihren Sitzungen vom 11. Februar und 25. März 2026 auseinander. Sie tauschte sich mit einer Vertretung des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, dem Präsidenten der Fluglärmkommission und dem Direktor des EuroAirports aus. Den vorliegenden Bericht verabschiedete die UVEK am 17. Juni 2026.

2.1 Entwicklung der Flugbewegungen

In den Pandemie Jahren hat die Zahl der Flugbewegungen (Starts und Landungen) am EuroAirport deutlich abgenommen. Seither stieg sie wieder auf knapp 94'000 an, blieb aber bis 2024 unter dem Wert des bisherigen «Spitzenjahrs» 2019 (Die UVEK stellt in Frage, wie sinnvoll die Referenzierung auf diesen Wert ist (s. Kapitel 2.11)). Ein Ausblick im Rahmen der Beratung der Berichte zeigt, dass die Zahl der Flugbewegungen 2025 stabil geblieben ist, obwohl das Passagieraufkommen mit 9.6 Mio. Personen einen neuen Höchststand erreichte.

Zwischen der Zahl der Flugbewegungen und dem Fluglärm besteht naturgemäss ein Zusammenhang. Die Fluglärmbelastung sinkt oder steigt mehr oder weniger parallel zu den Flugbewegungen. Problematisch ist der Fluglärm aber vor allem in den Nachtstunden. Hauptziel des EuroAirports ist es deshalb, die Fluglärmbelastung prioritär in diesen sensiblen Stunden zu reduzieren.

Die UVEK unterstützt die Bestrebungen zur Reduktion des Fluglärms. Gleichzeitig ist sie sich der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens für die Region Basel bewusst. Der Flugverkehr des EuroAirports bedient die Nachfrage der Passagierinnen und Passagiere.

2.2 Fluglärm in den Nachtstunden (22 bis 24 Uhr, 5 bis 6 Uhr)

Als Nachtstunden gelten am EuroAirport die Zeiten zwischen 22 und 23 Uhr (erste Nachtstunde), 23 und 24 Uhr (zweite Nachtstunde) und 5 bis 6 Uhr (letzte Nachtstunde). Zwischen Mitternacht und 5 Uhr am Morgen sind am EuroAirport nur Sonderflüge gestattet (z.B. Rettungseinsätze und Staatsflugzeuge).

Dank des vom EuroAirport im Februar 2022 eingeführten Verbots von geplanten Starts nach 23 Uhr hat die Fluglärmbelastung zwischen 23 und 24 Uhr in den Berichtsjahren 2023 und 2024 abgenommen. Die Anzahl der Flugbewegungen in der zweiten Nachstunde hat von 2023 auf 2024 jedoch wieder zugenommen. Nach 23 Uhr kommt es heute noch zu durchschnittlich 1.1 Starts pro Tag. Im Rahmen der Kommissionsberatung zeigte sich, dass die Immissionsgrenzwerte in den flughafennahen Gebieten vor allem zwischen 22 und 23.30 Uhr überschritten werden. Um dies dauerhaft zu verhindern, braucht es gemäss den Regierungen der beiden Kantone aller Voraussicht nach weitere Betriebseinschränkungen in den beiden ersten Nachtstunden. Sie haben sich deshalb mit einem Schreiben an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gewendet, damit sich dieses bei den französischen Flughafenbehörden für die Einleitung der dafür notwendigen Verfahren einsetzt. Die UVEK begrüsst dieses Vorgehen.

Dass die Immissionsgrenzwerte in den betroffenen Gebieten trotz des Verbots von geplanten Starts auch nach 23 Uhr nicht eingehalten werden, hängt u.a. mit der zeitlichen Differenz zwischen Block-off und Take-off zusammen. Die UVEK hat diese Differenz bereits in ihrem Bericht zum Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2021 und 2022 als Konstruktionsfehler bezeichnet. Massgebend für die Startzeit eines Flugzeugs ist die Wegfahrt vom Gate (Block-off). Bis zum für den Fluglärm relevanten Start (Take-off) vergehen am EuroAirport durchschnittlich etwa 25 Minuten. Ein um 22.50 Uhr geplanter Start (Block-off-Zeit) erfolgt also faktisch erst um etwa 23.15 Uhr (Take-off). Die UVEK stellt fest, dass die Block-off-Zeit auch im Bericht der Fluglärmkommission als offizielle Startzeit eines Flugs gilt. Um Starts nach 23 Uhr zu verhindern, dürfte der EuroAirport also nur noch geplante Starts bis um 22.30 Uhr zulassen. Die UVEK ist darüber informiert worden, dass der EuroAirport versucht, die Fluggesellschaften über die Anpassung des Gebührensystems dazu zu bringen, von sich aus früher zu starten. Überdies arbeite der EuroAirport an operativen Verbesserungen in der Bodenabfertigung, um die Umschlagszeiten zu verkürzen. Die UVEK regt an, dass die Fluglärmkommission in künftigen Berichten den Unterschied zwischen den offiziellen, betrieblichen Startzeiten (Block-off) und den tatsächlichen Lärmereignissen (Take-off) deutlicher herausarbeitet und beim EuroAirport darauf hinwirkt, dass in den Statistiken des EuroAirports zusätzlich zu den Block-off-Zeiten auch die Take-off-Zeiten dargestellt werden.

Die erste Nachtstunde gehört am EuroAirport traditionell zu den Stunden mit der höchsten Zahl an Flugbewegungen. Es kumulieren sich Starts von Flugzeugen, die ihren letzten Flug ab Basel haben, und Landungen von Flugzeugen, die über die Nacht am EuroAirport stationiert bleiben. Dazu kommt abgehender Expressfrachtverkehr. Die Befürchtung, dass das Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr zu einer Verlagerung in die erste Nachtstunde führt, bewahrheitete sich nicht. Dies ist allerdings der für die Zeit ab 22 Uhr erhöhten Lärmgebühren zu verdanken (siehe Kapitel 2.7). Wie die Flugpläne zeigen, haben die wichtigsten der den EuroAirport anfliegenden Fluggesellschaften die (geplanten) Starts in die Zeit vor 22 Uhr verschoben. Nach 22 Uhr starten gemäss Auskünften der Vertretungen aus dem WSU und des EuroAirports vor allem Expressfrachtflüge. Der Immissionsgrenzwert wurde sowohl 2023 als auch 2024 in den ersten beiden Nachtstunden an den Messstationen Hésingue 2, Hardt und Hegenheim resp. Hésingue 2, Hardt, Hegenheim und Allschwil überschritten.

Höher als die Zahl der Starts ist in der ersten Nachtstunde die Zahl der Landungen. Da in der Regel von Norden her gelandet wird, muss aus betrieblichen Gründen in Richtung Süden gestartet werden. Die Zahl der Flugbewegungen im Süden des EuroAirports ist in den letzten Jahren in der ersten Nachtstunde auf hohem Niveau stabil geblieben. In der zweiten Nachtstunde sind 2024 88% der Flugbewegungen (zur grossen Mehrheit Landungen) im Norden des EuroAirports abgewickelt worden.

In der letzten Nachtstunde (5 bis 6 Uhr) landen am EuroAirport vor allem einige Frachtflugzeuge. Starts erfolgen keine. In ihrem Bericht über das Jahr 2024 schreibt die Fluglärmkommission, die Lärmwerte seien in der letzten Nachtstunde an allen Messstationen tief gewesen. Die UVEK stellt aber fest, dass der Immissionsgrenzwert an der Messstation Hardt überschritten worden ist. Zudem ist das Total der Spitzenlärm-Ereignisse zwischen 2023 und 2024 von 51 auf 59 gestiegen.

Die Vertretung des Departements begründet diese Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in der letzten Nachtstunde mit den fünf bis sieben Frachtexpressflügen, die am frühen Morgen von Norden her am EuroAirport landen. Die Zahl der Spitzenlärm-Ereignisse sei gemäss den geltenden Bestimmungen für den Fluglärm nicht relevant, werde aber von der Fluglärmkommission in ihrem Bericht jeweils ausgewiesen. Sie habe in den letzten Jahren dank der Verschiebung von Flügen und dem Einsatz modernerer Flugzeuge tendenziell abgenommen.

Die UVEK stellt fest, dass unabhängig von der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ein einziges, zwischen 5 und 6 Uhr am Morgen über das Haus fliegendes Flugzeug zu einem vorzeitigen Erwachen führen kann. Geschieht dies regelmässig, kann dies gesundheitsrelevant sein. Es ist aber nicht Gegenstand des Auftrags der Fluglärmkommission, sich mit möglichen Kausalitäten zwischen dem Fluglärm und der Gesundheit zu befassen.

2.3 Südlandungen

Massgebend für den Fluglärm ist auch die Anzahl der Südlandungen. Von Süden her über Basel (Neubad, Neuallschwil) wird auf Anordnung der Flugsicherung gelandet, wenn die Rückenwindkomponente 5 Knoten übersteigt. Gemäss einer 2007 zwischen dem BAZL und der Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) abgeschlossenen Vereinbarung sind bei einem Anteil von mehr als acht Prozent Südlandungen in einem Jahr die Gründe für die Überschreitung zu analysieren und bei mehr als zehn Prozent Massnahmen zu prüfen bzw. zu ergreifen, um den Wert zu reduzieren.

Der Anteil der Südlandungen lag 2024 bei 11.9%, 2023 sogar bei 13.8%. Die Fluglärmkommission weist hierzu in ihrem Bericht auf die meteorologischen Bedingungen hin, die sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verändert haben. Nordwind- und Bisenlagen sind ganzjährig häufiger geworden, weswegen es häufiger zu Südlandungen kommt. Die Fluglärmkommission sieht diese Entwicklung kritisch.

Die UVEK stellt fest, dass der Anteil (nicht aber die absolute Zahl) der Südlandungen in keinem Zusammenhang zur gestiegenen Zahl von Flugbewegungen steht, sondern meteorologisch begründet ist. Zu Südlandungen aus meteorologischen Gründen kommt es vor allem am Tag und weniger in den sensiblen Nachtstunden. Auf die Frage, ob sich die Nutzungsbedingungen für Südlandungen anpassen lassen, haben die Vertreter des Departments und des EuroAirports auf das schwer zu ändernde regulative Regime hingewiesen, das internationalen Normen entspricht und im nationalen Recht von Frankreich verankert ist.

Die UVEK stellt bei diesem Thema eine gewisse Ratlosigkeit fest. Sie schliesst sich den beiden Regierungen an, welche die heutigen Verhältnisse bei den Südlandungen mit grosser Unzufriedenheit zur Kenntnis nehmen und die Erwartung der Fluglärmkommission unterstützen, wonach das BAZL und der EuroAirport eine Auslegeordnung vornehmen sollen, um Möglichkeiten zur Reduktion der Südlandequote aufzuzeigen.

2.4 Direktstarts

Bei Direktstarts handelt es sich um Starts in Südrichtung über die Agglomeration Basel. Gemäss der seit 1998 bestehenden Direktstartvereinbarung dürfen im Jahresdurchschnitt maximal acht Direktstarts pro Tag geflogen werden, und zwar ausschliesslich zwischen 7 und 22 Uhr. Es handelt sich dabei um eine Art Gentlemen's Agreement, das im Verwaltungsrat des EuroAirports im Zuge des Flughafenausbaus vereinbart worden ist.

In den letzten Jahren haben die Direktstarts zugenommen. 2024 waren es durchschnittlich 6.9 pro Tag, die Vorgabe von maximal acht wurde bisher aber nie überschritten. Grund für die Zunahme sind mehr Flüge in den iberischen Raum und nach Nordafrika. Für diese Destinationen ist der direkte Flug über die Schweiz am kürzesten. Die Direktstartroute kreuzt Flugrouten aus dem Raum Zürich und Genf. Gemäss dem Präsidenten der Fluglärmkommission sei aufgrund der starken Belastung des Flugraums ein wesentlicher Ausbau der Direktstarts gar nicht möglich. Trotzdem

äussert die Fluglärmkommission in ihrem Bericht zum Jahr 2024 Besorgnis darüber, dass die Schwelle von durchschnittlich acht Direktstarts pro Tag ohne frühzeitige Massnahmen überschritten werden könnte. Sie beobachtet die Entwicklung und erörtert Möglichkeiten, wie sich dies verhindern lässt.

Die UVEK hat sich erkundigt, mit welchen Massnahmen einer Zunahme der Direktstarts Einhalt geboten werden kann. Sie erhielt die Antwort, dass es abgesehen von operativen Abmachungen und der Beeinflussung der Flugpläne über finanzielle Anreize nicht viele Möglichkeiten gibt.

Die UVEK stuft die Einhaltung der Direktstartvereinbarung als wichtig ein. Sie stellt überdies fest, dass in den Jahren 2023 und 2024 einige (wenige) Direktstarts nach 22 Uhr – also ausserhalb der gemäss Direktstartvereinbarung zulässigen Zeit – stattgefunden haben. In ihrem Bericht zum Jahr 2023 schreibt die Fluglärmkommission fälschlicherweise, die Vereinbarung sei eingehalten worden. Die UVEK weist weiter darauf hin, dass der EuroAirport bei den Direktstarts nicht zwischen den einzelnen Wochentagen differenziert und keine Maximalwerte für einzelne Tage ausweist. Es wäre interessant zu wissen, wie hoch bei einer durchschnittlichen Zahl von 6.9 Direktstarts der Maximalwert ist. Sie bittet die Fluglärmkommission diesen Wert künftig im Bericht zu berücksichtigen.

2.5 Ausnahmewilligungen

Die UVEK hat sich mit den von den französischen Flugsicherungsbehörden erteilten Ausnahmewilligungen für Landungen und Starts nach 23 Uhr auseinandergesetzt. Es ging dabei u.a. um die Frage, ob das Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr durch eine höhere Zahl von Ausnahmewilligungen kompensiert wird. Wäre dies der Fall, handelte es sich beim Verbot um eine Proforma-Massnahme, die den Fluglärm in der zweiten Nachtstunde gar nicht reduziert.

Die Vertretung des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt hat der UVEK zum einen erläutert, in welchen Fällen die Flugsicherung Ausnahmewilligungen erteilt, zum anderen darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit von Ausnahmewilligungen eine Voraussetzung dafür war, dass der Verwaltungsrat des EuroAirports dem Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr überhaupt zustimmte. Die grosse Mehrheit der Ausnahmewilligungen betrifft allerdings nicht Starts, sondern Landungen, und begründet sich mit fehlenden Start- oder Anflugslots. Es kommt vor, dass ein Flugzeug mit Ziel EuroAirport am Ausgangsflughafen verspätet startet, weil es die Starterlaubnis nicht rechtzeitig erhält. Insbesondere im Sommer ist der europäische Luftraum überlastet. Von den 96 im Jahr 2023 erteilten Ausnahmewilligungen begründen sich 83 damit. Weitere Gründe für Ausnahmewilligungen (bei Landungen und bei Starts) waren 2023 Bombenalarme und Fluglotsenstreiks. Je eine Ausnahmewilligung gab es wegen technischer Gründe (Startverzögerung wegen Wechsel auf ein anderes Flugzeug), für einen Einsatzflug und für einen medizinischen Notfallflug. Für das Jahr 2024 liegen noch keine detaillierten Zahlen dazu vor, die Anzahl der Ausnahmewilligungen ist aber auf 115 angestiegen.

Die UVEK stellt fest, dass die überwiegende Mehrheit der Ausnahmewilligungen auf strukturelle Probleme im Luftraum zurückzuführen ist und für (im Vergleich zu Starts) weniger lärmintensive Landungen erteilt wird. Es gibt Ausnahmesituationen, die nicht in der Verantwortlichkeit der Fluggesellschaften liegen. Bewilligt die Flugsicherungsbehörde in solchen Fällen eine Ausnahme, anerkennt sie gewissermassen, dass kein «Verschulden» der Fluggesellschaft vorliegt.

Die UVEK erkennt keinen Zusammenhang zwischen dem Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr und den erteilten Ausnahmewilligungen. Die Flugsicherungsbehörde des EuroAirports erteilt Ausnahmewilligungen praktisch ausschliesslich für die Landung von verspäteten Flugzeugen. Die UVEK erwartet, dass die Erteilung von Ausnahmewilligungen auch in Zukunft restriktiv bleibt.

2.6 Nutzung der Ost-West-Piste

Während der Sanierung der Hauptpiste im Frühling 2026 haben die meisten Fluggesellschaften den Flugbetrieb am EuroAirport eingestellt. Eine Fluggesellschaft hat (mit betrieblichen Anpassungen im Cockpit zur Erhöhung der Sicherheit) für ihre Flüge die Ost-West-Piste genutzt. Die UVEK

hat sich deshalb erkundigt, ob die Ost-West-Piste zur Reduktion des Fluglärms durch neue technische Möglichkeiten stärker als früher genutzt werden könnte.

Der Direktor des EuroAirports hat die Optimierung der Pistennutzung als mögliche Massnahme zur Reduktion des Fluglärms in der ersten Nachtstunde erwähnt. Allenfalls könnte die Ost-West-Piste für mehr Starts in dieser Zeit genutzt werden. Sie ist jedoch für Frachtflugzeuge zu kurz. Und in der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr starten fast nur Frachtflugzeuge. Für einen regulären Vollbetrieb ist die Ost-West-Piste aber keine Alternative. Sie ist kürzer als die Nord-Süd-Piste, lässt sich nur in eine Richtung nutzen und verfügt über kein automatisches Anflugverfahren. Wegen mehrerer Hügel im Westen des Flughafens lässt sich die Piste nicht verlängern. Daher kann sie nur Flugzeuge nutzen, die nicht voll beladen/betankt sind. Landungen sind im heutigen Regime nur bei sehr tiefen Rückenwindwerten möglich.

Die UVEK hält weiter fest, dass eine stärkere Nutzung der Ost-West-Piste zu keiner Kapazitätserhöhung führen würde. Die beiden Pisten des EuroAirports sind nicht unabhängig voneinander nutzbar. Man kann im besten Fall die gleiche Zahl von Flugzeugen auf der einen oder der anderen Piste starten bzw. landen lassen. Es lassen sich aber nicht beide Pisten gleichzeitig nutzen. Limitierende Faktoren sind am EuroAirport zudem die Zahl der Gates und das Terminal, nicht die Kapazität der Pisten. Die Strategie des EuroAirports zielt gemäss dessen Direktor mit dem Ausbau des Terminals nicht darauf ab, die Kapazität zu erhöhen, sondern die Qualität für die Flugpassagiere zu verbessern.

2.7 Lärm- und Landegebühen

Der Direktor des EuroAirports hat es gegenüber der UVEK als Ziel deklariert, dass der Fluglärm zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte mehr führt. Dies ist tagsüber mit Ausnahme der Messstation Hésingue 2 der Fall, noch nicht aber in der Zeit nach 22 Uhr. Auch für den Verwaltungsrat des EuroAirports und die Fluglärmkommission steht fest, dass es zur Reduktion des Fluglärms zwischen 22 und 23.15 Uhr weiterer Massnahmen bedarf. Erreicht werden soll dies mit operativen Massnahmen wie dem Verspätungsabbau und einer Anpassung der Gebühren, welche die Fluggesellschaften dazu bringen sollen, ihre Flüge früher zu planen.

Neben dem im Februar 2022 eingeführten Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr hat der EuroAirport deshalb die Lärmgebühren für Starts nach 22 Uhr erheblich erhöht. Bis 2023 war für einen geplanten Start in den beiden ersten und der letzten Nachtstunden für ein durchschnittlich lautes Flugzeug eine Lärmgebühr von 357 Franken fällig. Nach einer ersten Erhöhung betrug die Lärmgebühr 2024 – differenziert nach der Zeit – zwischen 910 und 2'940 Franken. 2025 erhöhte der EuroAirport diese Gebühr nochmals, und zwar insbesondere in der Zeit ab 22.45 Uhr. Die aktuell geltenden Lärmgebühren betragen zwischen 22.00 und 22.29 Uhr 910 Franken, zwischen 22.30 und 22.44 Uhr 1'400 Franken, zwischen 22.45 und 22.59 Uhr 3'150 Franken und zwischen 23.00 und 5.59 Uhr 4'200 Franken.

Die differenzierten Lärmgebühren erweisen sich gemäss dem Direktor des EuroAirports als effektiv. Sie haben die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in der zweiten Nachtstunde deutlich reduziert. Im Jahr 2025 dürften gemäss dem Direktor des EuroAirports nochmals weniger Häuser von Überschreitungen betroffen gewesen sein als in den beiden Berichtsjahren. Ein gewisses Potenzial zur Lärmreduktion erkennt er zudem in der Optimierung der Pistennutzung. Als «harte» Massnahme kämen auch Betriebseinschränkungen infrage, also eine Reduktion der verfügbaren Abflugslots. Nach 23 Uhr gibt es schon heute keine Slots mehr. Um die Slots in der Stunde davor zu reduzieren, bräuchte es einen Beschluss des Verwaltungsrats des EuroAirports und ein EU-Verfahren nach dem Prinzip des «ausgewogenen Ansatzes». Würde dieses Verfahren eingeleitet, dauerte es vermutlich mehrere Jahre, bis der EuroAirport Betriebseinschränkungen zwischen 22 und 23 einführen könnte.

Stark moduliert sind am EuroAirport auch die Landegebühen. Ein lautes Flugzeug, das in den Nachtstunden landet, bezahlt eine achtmal so hohe Landegebühe wie ein leises Flugzeug, das tagsüber landet. Die Wirkung der Landegebühe ist allerdings eingeschränkt, wenn es darum geht,

den Lärm beim Start zu regulieren, kann es doch sein, dass ein Flugzeug zu einem lärmsensitiveren Zeitpunkt startet, als es gelandet ist. Historisch bedingt erheben die Flughäfen aber Lande- und keine Startgebühren. Beim Start erhoben wird die Lärmgebühr. Sie ist abhängig vom Gewicht der Maschine, der Lärmklasse des Flugzeugtyps und dem Zeitpunkt des Starts. Seit der Erhöhung der Lärmgebühren im Jahr 2025 ist diese für ein lautes Flugzeug bis um Faktor 12 höher als bei einem leisen.

Die UVEK stellt fest, dass der EuroAirport seit der Erhöhung der Lärmgebühren diesbezüglich für die Fluggesellschaften in den ersten beiden Nachtstunden deutlich «teurer» ist als beispielsweise die Flughäfen in Zürich, Genf oder Toulouse. Die Lärmgebühren, die ab 22 Uhr stark progressiv ansteigen haben dazu geführt, dass in den Nachtstunden keine Passagierflugzeuge mehr (geplant) starten. Dieser Anreiz verstärkt sich zusätzlich, indem zwischen 6 und 22 Uhr ein reduzierter Satz für die Lärmgebühr zur Anwendung kommt.

Die UVEK hat sich nach der Bedeutung der Lärm- und Landegebühren für die Fluggesellschaften erkundigt. Gemäss erhaltener Auskunft gehören die Gebühren nicht zu den grössten Kostenblöcken. Stärker ins Gewicht fallen die Treibstoffkosten, die Leasingkosten und die Personalkosten. Die vom EuroAirport erhobenen Gebühren seien aber durchaus relevant und beeinflussten das Verhalten der Fluggesellschaften. Vor allem Passagierfluggesellschaften sind bestrebt, nicht mehr nach 22 Uhr zu fliegen. Das Einzugsgebiet des EuroAirports erlaube vor allem auf der Schweizer Seite hohe Ticketpreise. Deshalb sei aufgrund der Gebührenerhöhung keine Verlagerung von Flügen auf andere Flughäfen feststellbar. Während die Vollfrachter sowieso vor 22 Uhr fliegen, versuchen die Expressfrachtgesellschaften ebenfalls, ihre Flüge zeitlich nach vorne zu verlegen, zahlen aber notfalls die hohen Gebühren. Wie die Fluggesellschaften mittel- bis langfristig reagieren, werde sich zeigen. Betriebliche Einschränkungen und höhere Kosten könnten dazu führen, dass sie ihre Flugzeuge auf rentableren Strecken einsetzen. Vor diesem Hintergrund sehen einige Kommissionsmitglieder hohe Lärm- und Landegebühren kritisch. Sie könnten zur Folge haben, dass Flüge gar nicht mehr stattfinden und Passagiere oder Fracht nicht mehr ab Basel fliegen. Dies wäre für den Standort Basel nachteilig. Die UVEK stellt fest, dass das Instrument zu einer Reduktion der nächtlichen Fluglärmbelastung beiträgt.

2.8 Verwendung der Einnahmen aus der Lärmgebühr

Der EuroAirport darf die Lärmgebühren nicht im Sinne einer Lenkungsabgabe ausgestalten, sondern muss mit den Gebühreneinnahmen Kosten decken, die durch den Lärm entstehen. Die Höhe der Lärmgebühren und die damit verbundenen Einnahmen unterliegen der Tarifaufsicht durch die zuständigen französischen Behörden.

Die Einnahmen fliessen in einen vom Flughafen geführten Fonds, aus dem Lärmschutzmassnahmen finanziert werden. Bislang werden primär Lärmschutzfenster bei Gebäuden im Elsass bezahlt. Die UVEK hat sich erkundigt, ob die Fondsmittel auch in den auf Schweizer Seite vom Fluglärm betroffenen Gebieten eingesetzt werden könnten. Gemäss erhaltener Auskunft fehlt dafür derzeit die Rechtsgrundlage.

Die UVEK erkennt eine gewisse Gefahr, dass die französische Tarifaufsicht vom EuroAirport verlangen wird, die Lärmgebühren zu senken, sollte der Fonds dauerhaft mehr Mittel enthalten, als für Finanzierungsbeiträge geleistet werden. Sie regt deshalb an, sich Gedanken über eine geographische und inhaltliche Erweiterung der Zweckbindung des Fonds zu machen. Es liegt (auch) im Interesse des Kantons Basel-Stadt, dass der EuroAirport die Lärmgebühren auf dem heutigen Niveau belässt bzw. belassen darf. Eine Voraussetzung dafür ist, dass die in den Fonds fliessenden Mittel ausgegeben werden. Begründen liesse sich eine Ausdehnung auf Schweizer Territorium damit, dass es auch dort zu Immissionsgrenzwert-Überschreitungen kommt. Da es sich beim EuroAirport um einen binationalen Flughafen handelt, sollte es bei der Verwendung der Einnahmen aus der Lärmabgabe keine Rolle spielen, auf welcher Seite der Grenze sich eine lärmbeeinträchtigte Liegenschaft befindet.

2.9 Weitere Massnahmen zur Reduktion des Fluglärms

Aus Fluglärmoptik hat der EuroAirport ein Interesse daran, dass die von ihm grundsätzlich nicht beeinflussbare Zahl von Passagieren mit möglichst wenigen Flügen transportiert wird, also mit grösseren und besser ausgelasteten Flugzeugen. Ebenfalls interessiert ist er daran, dass die Fluggesellschaften moderne Flugzeuge einsetzen, die weniger Lärm generieren und weniger Treibhausgase ausstossen. Aus ökonomischer Warte hat er schliesslich ein Interesse daran, dass der Betrieb für die Fluggesellschaften wirtschaftlich bleibt. Dazu tragen u.a. kurze Standzeiten bei.

Welche Flugzeuge die Fluggesellschaften einsetzen, entscheiden diese selbst. Sie nutzen die vorhandene Infrastruktur und optimieren ihren Betrieb basierend auf den Rahmenbedingungen. Neue Flugzeuge haben leisere Triebwerke und verbrauchen weniger Treibstoff. Die Entwicklung geht also diesbezüglich «von selbst» in die gewünschte Richtung. Der EuroAirport kann gegenüber den Fluggesellschaften Wünsche formulieren (z.B. den Einsatz bestimmter Flugzeugtypen) und über sein Gebührensystem Anreize setzen.

Ein von der Fluglärmkommission diskutiertes Thema ist die technische Ausgestaltung der Abflugverfahren. Zur Reduktion des Lärms im Nahbereich des Flughafens hat der EuroAirport unterdessen bei allen Abflugprozeduren (nach Süden, nach Westen oder mit ELBEG-Kurve) ein lärmminimierendes Startverfahren (NADP-1) eingeführt. Steigen die Flugzeuge bis zur Erreichung einer gewissen Höhe in einem weniger steilen Winkel, erzeugen die Triebwerke weniger Lärm. Dies reduziert den wahrnehmbaren Fluglärm, obwohl das Flugzeug in dieser Phase bodennäher unterwegs ist, und auch die Lärmstreuung, da es stabiler auf der vorgesehenen Achse fliegt.

2.10 Expressfrachtflüge

In ihrem Bericht zum Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2021 und 2022 vom 10. April 2024 hatte die UVEK eine Untersuchung zur Zusammensetzung der Expressfracht, differenziert nach verschiedenen Tageszeiten und zwischen lebensnotwendigen und nicht lebensnotwendigen Produkten, angeregt. Dies in der Absicht, die Dringlichkeit der einzelnen Frachtflüge besser beurteilen zu können und die Diskussion über die Ursachen von steigenden Flugbewegungen zu versachlichen.

Das zuständige Departement hat zusammen mit dem EuroAirport versucht, eine entsprechende Analyse zu machen. Sie stiessen dabei aber an Grenzen, die sich nur mit hohem Aufwand überwinden liessen. Der Zoll verfügt über eine allgemeine Zollstatistik, aber über keine Expressfrachtstatistik. Der Flughafen und der Expressfrachtverband verfügen über keine Daten. Und die Expressfrachtbetriebe verweisen auf den Datenschutz. Grundsätzlich festhalten lässt sich aber, dass herkömmliche «Online-Shopping-Pakete» nicht mit Expressfrachtflügen in der Nacht, sondern mit Frachtflügen am Tag transportiert werden. Die Expressfrachtflugzeuge, die auf dem EuroAirport am Morgen landen und am Abend starten, transportieren primär Post- und Wertsendungen sowie Medikamente. Eine Auswertung der Starts und Landungen von Expressfrachtflügen zeigt, dass sich deren Zahl nach der Erhöhung der Lärmgebühren nach 22 Uhr bei den Starts leicht und bei den Landungen stark reduziert hat. Dies sollte sich in den Statistiken in kommenden Fluglärmberichten niederschlagen.

Gemessen am Total aller Flugbewegungen liegt der Anteil der Frachtflüge (Vollfracht und Expressfracht) am EuroAirport zwischen fünf und sechs Prozent. Die absolute Zahl lag in den letzten zehn Jahren durchgehend im Bereich von 5'000. Dass sich die Zunahme des Onlinehandels nicht auf die Zahl der Express-Frachtflüge auswirkt, liegt daran, dass Pakete primär mit Charterfrachtflügen transportiert werden, die während der Tagzeiten operieren.

2.11 Referenzjahr 2019

Die UVEK stellt fest, dass die Berichte der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2023 und 2024 bei Mehrjahresvergleichen wiederholt auf das Jahr 2019 referenzieren. Dies hängt damit zusammen, dass nach 2019 die von

der Pandemie beeinflussten Jahre mit ausserordentlich wenig Flugbewegungen folgten. Da es sich beim Jahr 2019 um ein Spitzenjahr in negativer Hinsicht handelte, erachtet die Kommission das Jahr 2019 für ein Referenzjahr dennoch als ungeeignet. Als die bikantonale Kommission zu Beginn des Jahrtausends eingesetzt wurde, sollte sie zu einer Reduktion der damaligen Lärmwerte, die selbstredend deutlich tiefer lagen als im Rekordjahr 2019, beitragen. Die Situation in den Berichten primär mit den Werten aus dem Jahr 2019 zu vergleichen, ist deshalb aus der Sicht einiger Kommissionsmitglieder nicht redlich. Die Fluglärmkommission sollte sich an Zielwerten orientieren, nicht an Werten aus dem Spitzenjahr 2019.

Seitens des Departments wurde festgehalten, dass in Mehrjahresvergleiche üblicherweise drei Jahre einbezogen werden. Da sich die Corona-Jahre nicht mit den Jahren davor und danach vergleichen lassen, wurde das Jahr 2019 «mitgenommen». Ab 2025 dürfte der Vergleich wieder aus drei aneinanderhängenden Jahren bestehen. Ob das Jahr 2019 für immer das «Spitzenjahr in negativer Hinsicht» bleiben wird, sei allerdings offen. Gemäss den Prognosen nimmt der Flugverkehr in Zukunft weiter zu. Der EuroAirport dürfte in absehbarer Zeit mehr Flugbewegungen verzeichnen als 2019. Bei den Passagierzahlen lag bereits das Jahr 2025 über dem Jahr 2019. Ziel des EuroAirports muss sein, die negativen Begleiterscheinungen des Flugverkehrs bzw. des Fluglärms zu minimieren. Ziel der Fluglärmkommission ist es, auf eine Reduktion der Lärmbelastung hinzuwirken (Vereinbarung über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen, §2, Abs. 2 lit b).

Der Direktor des EuroAirports wünscht sich, dass der Flughafen, wenn, dann über einen Lärmkoeffizienten, nicht über die Passagierzahl oder die Zahl der Flugbewegungen, eingeschränkt wird. Ist es möglich, mehr Flüge abzuwickeln und mehr Passagiere zu transportieren und gleichzeitig den Fluglärm zu reduzieren, sollte dies zulässig sein. Neben den in diesem Bericht genannten Massnahmen tragen dazu auch modernere und leisere Flugzeuge bei. Der EuroAirport möchte auch dem Wirtschaftswachstum in der Region Basel gerecht werden.

2.12 Periodizität der Berichte der Fluglärmkommission

Die Regierungen der beiden Basel legen dem Grossen Rat und dem Landrat jährlich einen Bericht der Fluglärmkommission vor. Es besteht diesbezüglich eine im Jahr 1978 abgeschlossene Vereinbarung zwischen den beiden Kantonen.

Die UVEK hat sich mit der Periodizität der Berichte befasst, aber noch keine abschliessende Meinung entwickelt, ob eine Berichterstattung nur noch alle zwei Jahre angemessener sein könnte. Sie wird dies im Rahmen des Berichts über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2025 tun. Sie wird in ihre Meinungsbildung auch die Haltung der Fluglärmkommission und der zuständigen Kommission des Landrats einbeziehen.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 12:0 Stimmen, die Berichte über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2023 und 2024 zur Kenntnis zu nehmen.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 17. Juni 2026 einstimmig mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihre Vizepräsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Nicole Strahm-Lavanchy
Kommissionsvizepräsidentin