BASEL LANDSCHAFT
REGIERUNGSRAT

Vorlage an den Landrat

Sammelvorlage zu den Postulaten 2018/593 «Risikoanalyse für den EuroAirport» sowie 2018/727 «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!»
2025/596

vom 16. Dezember 2025

1. Text des Postulats 2018/593 «Risikoanalyse für den EuroAirport»

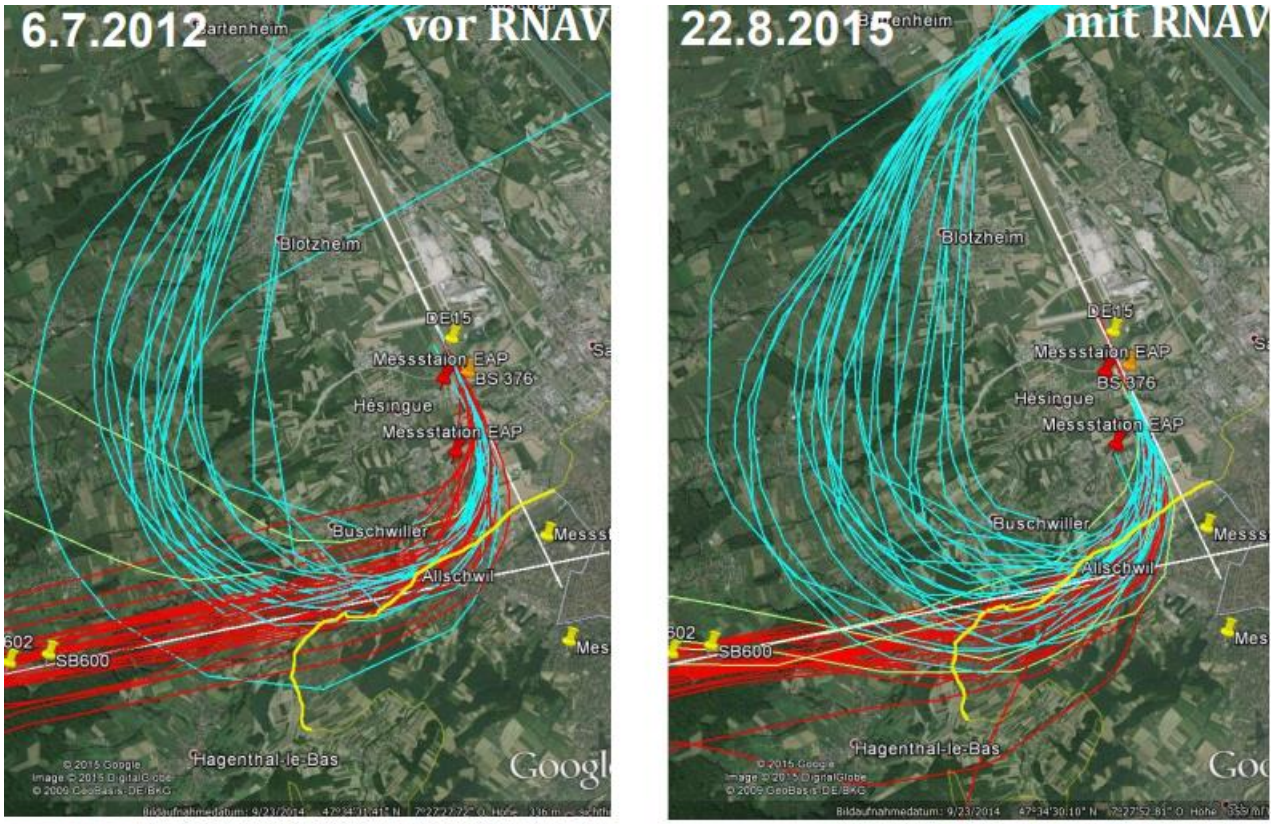
Am 31. Mai 2018 reichte Rahel Bänziger das Postulat 2018/593 «Risikoanalyse für den EuroAirport» ein, welches vom Landrat am 17. Januar 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Der Flughafen EuroAirport (EAP) wächst stetig und mit ihm die Umweltbelastung und das Risiko eines Flugzeugabsturzes auf dicht besiedeltem Gebiet.

Gemäss letzter Medienmitteilung plant der EAP eine starke Steigerung der Passagierzahlen und des Frachtvolumens. Zugleich legt er einige kleinere Vorschläge zur Reduktion des Fluglärms in der Nacht vor. Dabei wird jedoch gänzlich ausser Acht gelassen, dass neben der Umwelt- und Lärmbelastung auch das Risiko für die Bevölkerung steigt.

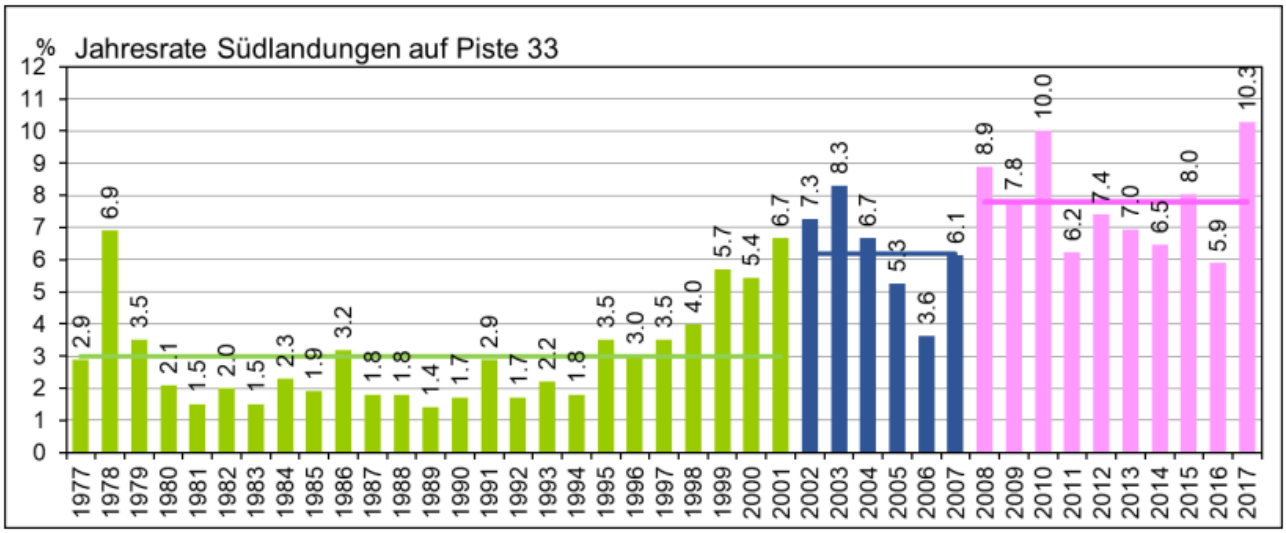
Die letzte Risikoanalyse des EAP stammt aus dem Jahre 2001 und entspricht keineswegs mehr den heutigen Betriebsverhältnissen:

- *Die am EAP verkehrenden Flugzeuge sind seither wesentlich grösser geworden, ihr Tankvolumen entsprechend auch, was insbesondere bei Starts Richtung Süden über dicht besiedeltes Schweizer Gebiet das Gruppenrisiko erheblich erhöht.*
- *Die Starts nach Süden haben seither erheblich zugenommen, da die Ost-West-Piste deutlich weniger benutzt wird, als in der Risikoanalyse postuliert worden war (postuliert 22%, real 3%).*
- *Mit der Einführung der RNAV-Prozeduren 2014 wurde ein sehr grosser Teil der Starts nach Süden genau über den Dorfkern von Allschwil verschoben, während früher die 90°- und 270°-Wende ausserhalb der Landesgrenze zwischen den Ortsrändern von Allschwil und Hegenheim erfolgte.*



gelb: *Landesgrenze*
rot: *Radarspuren von Startprozeduren LUMEL*
blau: *Radarspuren von Startprozeduren ELBEG*

- *Die Südlandungen (ILS33) haben seither erheblich zugenommen, da die Risikoanalyse damals von der bis 2001 geltenden Regelung von 10 kn Nord-Rückenwindkomponente ausging. 2002 wurde diese Regelung aber auf 5 kn Nord-Rückenwindkomponente herabgesetzt, was im Vergleich zu früher zu einer deutlichen Zunahme der ILS33-Landungen führte*



grün: *jährliche Südlanderaten MVI34 mit 10kn-Nord-Rückenwindkomponente (Durchschnitt 1977-2001: 3.0%)*
blau: *jährliche Südlanderaten MVI34 mit 5- bis 10kn-Nord-Rückenwindkomponente (Durchschnitt 2002-2007: 6.2 %)*
rosa: *jährliche Südlanderaten ILS33 mit 5kn-Nord-Rückenwindkomponente (Durchschnitt 2008-2017: 7.8%)*

- *Die Risikoanalyse von 2001 basierte auf einer grossräumig durchschnittlichen elsässisch-schweizerischen Bevölkerungsdichte, wodurch bereits die damals schon stark unterschiedlichen Verhältnisse bezüglich Gruppenrisiko nicht korrekt erfasst wurden. Die Bevölkerungsdichte hat seither im überflogenen Gebiet vor allem auf Schweizer Seite stark zugenommen und hier strebt der Kanton auch für die Zukunft das grösste Verdichtungspotenzial an.*

Diese massiven Veränderungen in Flottenmix, Pistenbenützungsquoten und Flugroutenführung wirken sich zwangsläufig auf das Gruppenrisiko in den überflogenen Siedlungsgebieten aus. Mit der schon vorgebrachten, reichlich banalen Feststellung, die Flugsicherheit sei Dank der technischen Entwicklungen nurmehr grösser geworden, lässt sich der dringende Bedarf an einer aktuellen Risikoanalyse zum Flugbetrieb am EAP nicht klein reden.

Eine allfällige Verweigerung, eine aktuelle Risikoanalyse binnen nützlicher Frist der Öffentlichkeit vorzulegen, dürfte in der betroffenen Bevölkerung die Befürchtung bestärken, dass der EAP etwas zu verheimlichen hat und der Verantwortungswahrnehmung des EAP-Verwaltungsrats, und auch der Regierung des Kantons Basel-Landschaft, in Sachen Bevölkerungsschutz nicht zu vertrauen ist.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, über seine Vertreter im EAP-Verwaltungsrat nachdrücklich und dringlich eine aktuelle Risikoanalyse zu verlangen. Die neue Risikoanalyse soll nicht die durchschnittliche Bevölkerungsdichte, sondern die lokale Dichte miteinbeziehen und auf dem gegenwärtigen Flottenmix, der gegenwärtigen Pistenbenützungsquoten und den realen Flugrouten beruhen.

2. Text des Postulates 2018/727 «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!»

Am 30. August 2018 reichte Rahel Bänziger das Postulat 2018/727 «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» ein, welches vom Landrat am 4. April 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Gemäss letzten Medienmitteilungen plant der EAP bis 2030 eine Steigerung der Passagierzahlen um 66% und des Frachtvolumens um 100%. Dabei wird jedoch oft vernachlässigt, dass neben dem steigenden Risiko auch eine grosse Umwelt- und Lärmbelastung für die Bevölkerung entsteht.

Die letzte Risikoanalyse des EAP stammt aus dem Jahre 2001 und sollte dringlichst erneuert werden, da sich der Flottenmix grundlegend geändert hat (siehe auch mein Postulat 2018/593). Gleichzeitig sollte eine Umweltverträglichkeitsprüfung, UVP (wie sie im ILS-33-Abkommen verlangt wird), die auch den gesundheitlichen Aspekten Rechnung trägt, erarbeitet werden. Die neuen Gesundheitsstudien (SiRENE, SAPALDIA) sind seit anderthalb Jahren veröffentlicht und es drängt sich eine vertiefte Auseinandersetzung mit den publizierten (endgültigen) Resultaten auf. Vor allem da aus diesen Studien ersichtlich wird, dass das Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen und Diabetes rund um die drei Schweizer Landes-Flughäfen signifikant höher ist als anderswo, und dass vor allem der Lärm in den späten Nacht- und frühen Morgenstunden besonders schädlich ist.

Eine andere wesentliche Änderung macht eine UVP unverzichtbar. Seit 2014 die neuen RNAV-Prozeduren eingeführt wurden, haben sich die Flugkurven der Südstarts massiv nach Süden verschoben. Lagen sie früher über der Landesgrenze zwischen Allschwil und Hégenheim, führen sie seither direkt über den Ortskern von Allschwil oder über den westlichen Siedlungsrand von Binningen. Diese grenzüberschreitende Verschiebung der Lärmbelastung verletzt das «Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Raum», das sogenannte Espoo-Abkommen. Dieses Abkommen regelt die internationale Zusammenarbeit bezüglich UVP's mit dem Ziel, Vorsorgemassnahmen zu treffen und erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen im

grenzüberschreitenden Rahmen zu verhindern, abzuschwächen und zu überwachen. Darin ist festgehalten, dass bei grossen, umweltrelevanten Veränderungen eine UVP gemacht, dass die betroffene Bevölkerung früh genug darüber informiert und miteinbezogen werden muss.

Bei der Verlagerung der Startprozeduren in die Schweiz wurden sämtliche ESPOO-Kriterien missachtet. Beim RNAV handelt es sich um eine technische Neuerung, die nachweislich zu einer Zunahme des Fluglärms auf Schweizer Territorium geführt hat. Es ist die Pflicht des EAP Verwaltungsrats, dass der Flughafen internationale Abkommen einhält. Es darf nicht sein, dass die Verantwortlichen des EAP sich über internationale Abkommen hinwegsetzen, keine Rücksicht auf Mensch und Umwelt nehmen und ihre Gewinne auf Kosten der Bevölkerung ausbauen.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, zusammen mit der Regierung von Basel-Stadt, über ihre Vertreter im EAP-VR nachdrücklich und dringlich die Einhaltung des Espoo-Abkommens einzufordern und die längst fällige Umweltverträglichkeitsprüfung inklusive Risikoanalyse zu verlangen.

Zudem wird er aufgefordert, zeitnah zu prüfen und zu berichten, wie er anderweitig die Bevölkerung vor dem zunehmenden Fluglärm, insbesondere zu Nachtstunden, und den gesundheitlichen Risiken zu beschützen gedenkt.

3. Stellungnahme des Regierungsrats

Die dieser Vorlage zugrunde liegenden Vorstösse fordern beide die Durchführung eine Risikoanalyse. Einer der Vorstösse verlangt zusätzlich die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung aufgrund von am EuroAirport (EAP) eingeführten RNAV- (= Flächennavigation) Verfahren und das Aufzeigen, wie dem Fluglärm insbesondere in den Nachtstunden entgegnet werden kann.

3.1. Risikoanalyse

Im Kontext der 1998 beschlossenen Modernisierung und Erweiterung des Flughafens beauftragten die Parlamente der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft die beiden Regierungen, zusammen mit dem Flughafen sowie den zuständigen schweizerischen und französischen Luftfahrtbehörden eine Risikoanalyse zu veranlassen. Diese Risikoanalyse hinsichtlich der Gefährdung dritter, am Luftverkehr nicht beteiligter Personen (sog. Externes Risiko oder auch Third Party Risk) wurde in den Jahren 2000/2001 durch die Arbeitsgemeinschaft «GfL – Gesellschaft für Luftverkehrsforschung» und «Arcadis Trischler & Partner GmbH» durchgeführt.

Im Rahmen des parlamentarischen Vorstosses «Risikoanalyse für den EuroAirport» (Postulat 2018/593) wurde der Regierungsrat aufgefordert, eine aktualisierte Risikoanalyse zu initiieren. Ein entsprechender Auftrag wurde zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt ausgelöst. Mit der Untersuchung wurde erneut die «GfL – Gesellschaft für Luftverkehrsforschung» beauftragt.

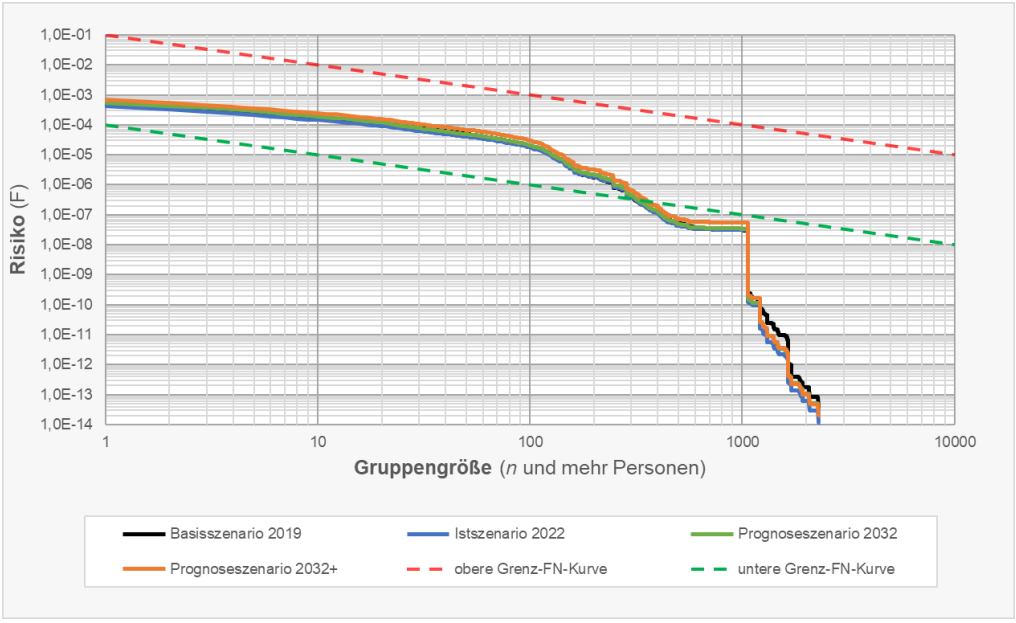
Das Ziel der Analyse war, die mit dem Flugbetrieb am EuroAirport verbundenen Risiken mit anerkannten Methoden möglichst objektiv darzustellen. Mit der heute höheren Verkehrsmenge, der in den letzten Jahren festgestellten Steigerung der Anzahl an Süd-Starts und Süd-Landungen sowie der Veränderung hin zu grösseren Luftfahrzeugen wurde das flugbetrieblich induzierte Risiko für die Bevölkerung rund um den Flughafen erneut erfasst. Mass dafür war das sogenannte externe Risiko. Zudem wurden mögliche Veränderungen der Risikosituation im Zuge der künftigen Entwicklung des Flughafens betrachtet. Hierzu wurden verschiedene Szenarien mit unterschiedlichem Verkehrsvolumen berücksichtigt.

Die Studie kommt zum Schluss, dass sich – vorbehältlich der zwischenzeitlichen methodischen Präzisierungen in der Berechnung des Einzel- und Gruppenrisikos und der damit erwähnten begrenzten Übertragbarkeit der Ergebnisse – grundsätzlich keine höheren Werte als in der «Risikoanalyse 2000» ergeben.

Einzelrisiken welche den Richtwert für ein Einzelrisiko von ≥ 3,0 x 10^{-5} pro Jahr (1x in 33'333 oder weniger Jahren) überschreiten, sind ausserhalb des Flughafengeländes nicht festzustellen. Die Iso-Risikokurven in nachstehender Abbildung für das Szenario mit der höchsten Verkehrszahl legen dar, dass der Richtwert eingehalten wird.

Sämtliche Einzelrisiken liegen in allen Szenarien inkl. durchgeführter Sensitivitätsanalyse für Südlandungen unter dem hergeleiteten Richtwert. Auch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) stellt in seiner Validierung fest: «Es besteht somit für die einzelne Person zu keinem Zeitpunkt ein zu grosses Risiko.»

Beim Gruppenrisiko liegen die Risikowerte aller Szenarien gegenüber dem in der Risikoanalyse angewendeten Orientierungswert im tolerablen (zwischen roter und grüner gestrichelter Linie) bzw. akzeptablen (unterhalb der grün gestrichelten Linie) Bereich.



Gemäss dem sogenannten ALARP-Prinzip (englisch: As Low As Reasonably Practicable) sollten bei Vorliegen von Gruppenrisiken, die als «tolerabel» eingestuft werden, Massnahmen zur Risikominimierung geprüft werden. Dabei besagt das Prinzip auch, dass bei Reduktion derartiger Risiken auf die Verhältnismässigkeit von Kosten zu Nutzen geachtet werden sollte.

Im Falle des EAP haben allfällige Massnahmen allerdings nur marginalen Einfluss auf die FN-Kurven (Eintrittswahrscheinlichkeit F bei N Todesopfern). Dieser Rückschluss lässt sich aus den untersuchten Szenarien ableiten, da die Risikowerte trotz deutlicher Unterschiede in der Anzahl an Flugbewegungen und Anpassungen in der Routengeometrie sehr nahe beieinander liegen. Folglich ist ein Unterschreiten der unteren Toleranzschwelle des Gruppenrisikos unter sinnvollen operationellen Bedingungen am EAP nicht möglich.

Zum Gruppenrisiko hält das BAZL in seiner Validierung fest: «Der Wert des für das Betrachtungsgebiet rund um den Flughafen Basel-Mulhouse ermittelten Gruppenrisikos ist vergleichbar mit bzw. unmittelbar unter dem für den Flughafen Zürich ermittelten Gruppenrisiko.»

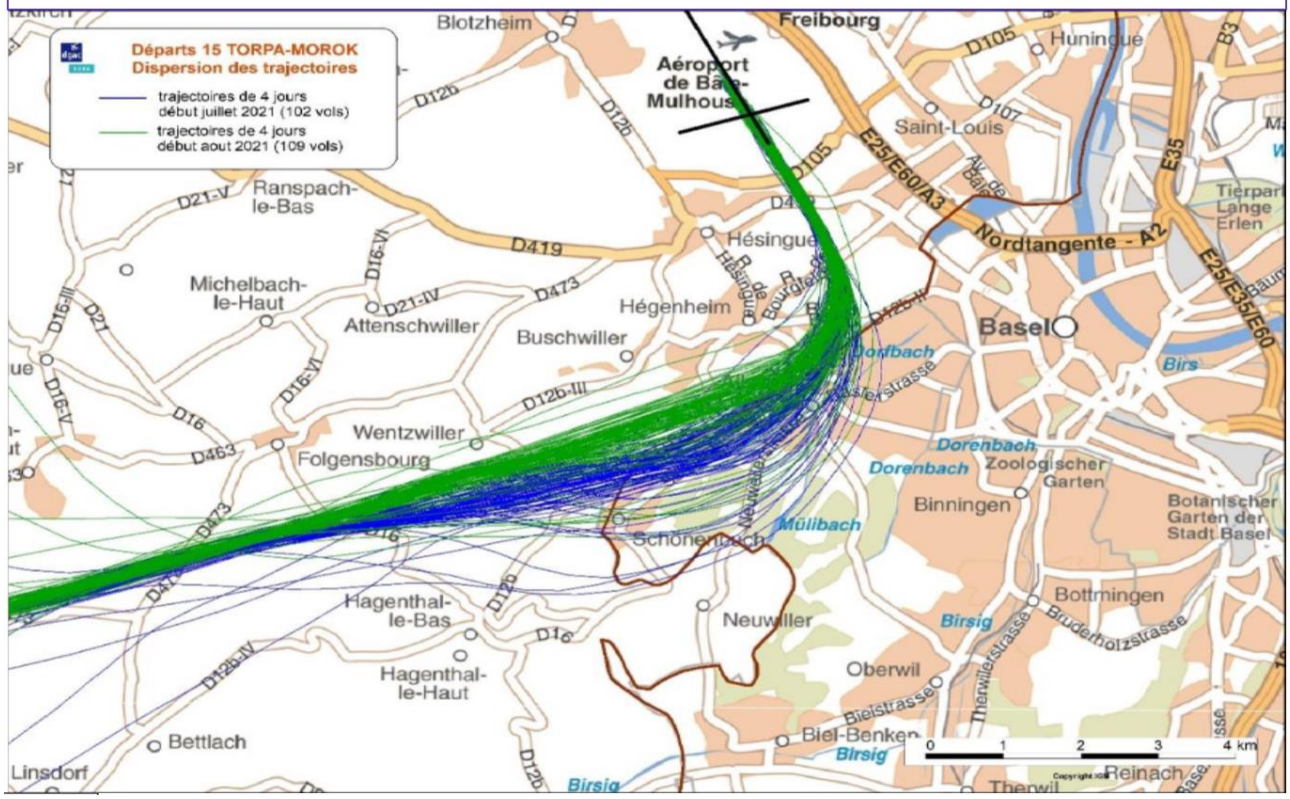
3.2. Umweltverträglichkeitsprüfung

In seinem ersten Bericht zum Vorstoss 2018/727 Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» hat der Regierungsrat aufgeführt, dass das Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Übereinkommen von Espoo) grundsätzlich anwendbar ist, wenn ein neues Vorhaben voraussichtlich erhebliche, grenzüberschreitende nachteilige Auswirkungen hat. Die Konvention listet im Anhang die relevanten Vorhaben auf, darunter den Bau von Flughäfen, nicht aber Massnahmen zur Optimierung des bestehenden Flugbetriebs, wie die von der Postulantin aufgeführte Einführung der satellitengestützten statt der bisherigen Funknavigation. Diese Argumentation war dem Landrat nicht ausreichend, weshalb er das Postulat stehen gelassen hat.

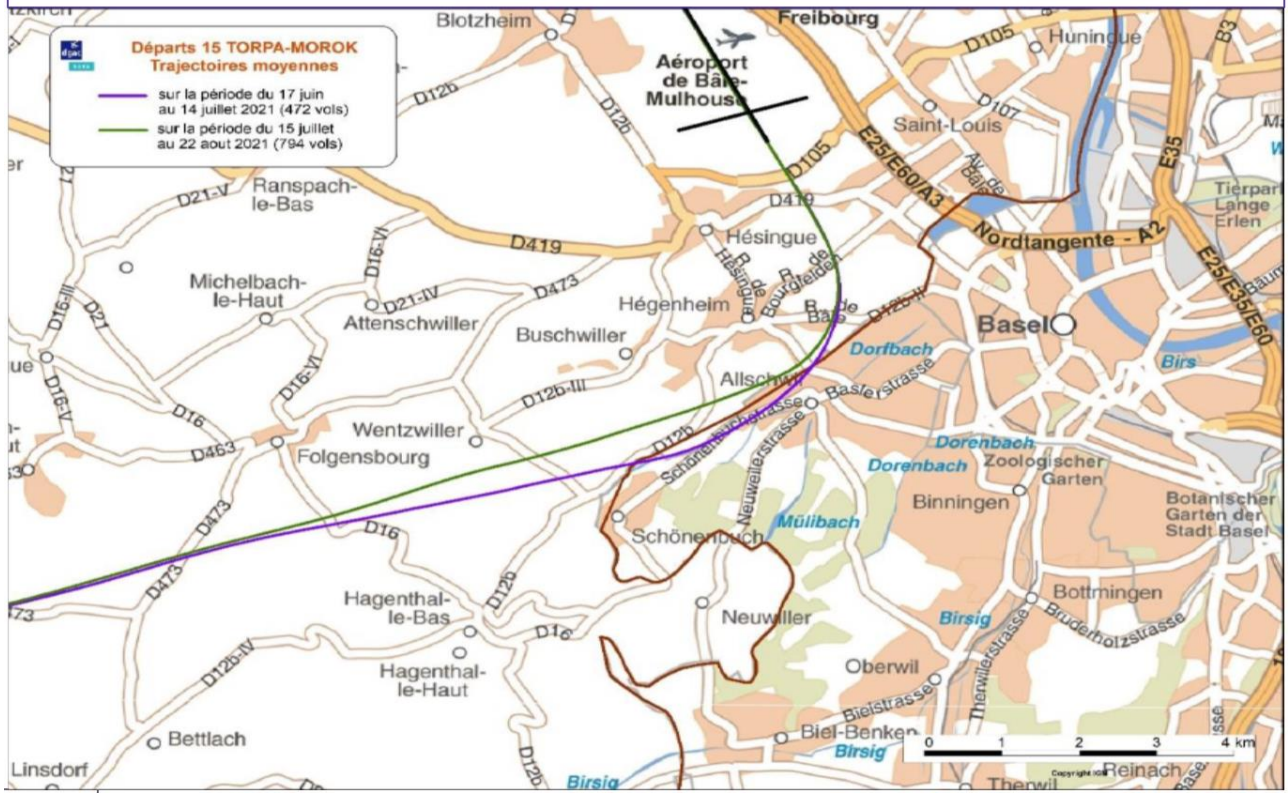
In der Folge hat der Regierungsrat in zwei Schreiben an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) dringlich darum gebeten, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das BAZL sieht mit folgender Begründung keinen Tatbestand für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung: *«…kommen wir zum Schluss, dass es sich bei der Einführung der RNAV Verfahren für Starts ab der Piste 15 des EAP aus Umweltsicht um eine Massnahme zur Verbesserung der schon vorher bestehenden Absicht zur Führung der Flüge über möglichst wenig dicht besiedeltes Gebiet gehandelt hat. Dieses Ziel konnte u.E. nach einigen anfänglichen Problemen mittlerweile weitgehend erreicht werden. Nachdem mit der Einführung dieser Verfahren weder neue erhebliche grenzüberschreitende nachteilige Umweltwirkungen absehbar waren, noch eingetreten sind, ist aus unserer-Sicht auch die Durchführung einer grenzüberschreitenden UVP gemäss Espoo-Konvention nicht geboten*.»

Die Erreichung des Ziels - im Zusammenhang mit der Einführung der RNAV Verfahren für Starts ab der Piste 15 des EAP - zur Führung der Flüge über möglichst wenig dicht besiedeltes Gebiet wurde an der Sitzung der Fluglärmkommission vom 29. September 2022 mit nachstehenden zwei Abbildungen bestätigt. Die erste Abbildung zeigt die Flugspuren während 4 Tagen vor der Korrektur in Blau und jene nach der Umstellung in Grün. Die zweite Abbildung zeigt jeweils die über mehrere Tage gemittelte Flugspur vor und nach der Korrektur des RNAV Verfahrens. Beide Abbildungen legen dar, dass die Flugspuren nach der Korrektur wieder weiter im Norden über weniger dicht besiedeltem Gebiet zu liegen kommen.

COMPARAISON AVANT/APRES 15 JUILLET 2021



COMPARAISON AVANT/APRES 15 JUILLET 2021



3.3. Einordnung und Ausblick

Der Regierungsrat wertet es positiv, dass sich vorbehältlich der zwischenzeitlichen methodischen Präzisierungen in der Berechnung des Einzel- und Gruppenrisikos und der damit begrenzten Übertragbarkeit der Ergebnisse keine höheren Werte als in der «Risikoanalyse 2000» ergeben. Ebenfalls zu begrüssen ist das Erreichen des ursprünglichen Ziels, dass mit der Implementierung des RNAV-Verfahrens die Flugspuren über möglichst wenig dicht besiedeltes Gebiet zu liegen kommen.

Trotz dieser grundsätzlich positiven Ergebnisse ist es dem Regierungsrat ein grosses Anliegen, die Zielsetzungen der EAP-Eigentümerstrategie weiterhin konsequent zu verfolgen. Dabei soll einerseits der Verkehr am EAP möglichst umweltverträglich abgewickelt und die Wohnqualität in den flughafennahen Gemeinden so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Andererseits gilt es, das Geschäftsmodell und damit die Konkurrenzfähigkeit des EAP als binationaler Landesflughafen und wichtiger regionaler Wertschöpfungsfaktor sicherzustellen.

Dass der Kanton BL dank seiner Eigentümerstrategie und seinen zwei Verwaltungsratsmitgliedern im EAP Verwaltungsrat eine Wirkung entfalten kann, beweist das Beispiel des Verbots der geplanten Starts nach 23 Uhr, welches aufgrund eines Vorstosses der Schweizer Delegation im Flughafenverwaltungsrat seit dem 1. Februar 2022 in Kraft ist. Es zeigt sich zugleich, dass die Lärmbelastung in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 23:30 Uhr noch zu wenig stark reduziert werden konnte, was sich auch in der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) während dieser Zeit widerspiegelt. Der Regierungsrat kommt daher zum Schluss, dass aller Voraussicht nach weitere Betriebseinschränkungen insbesondere zwischen 22:00 – 24:00 Uhr erforderlich sind, um die erwähnten IGW-Überschreitungen dauerhaft zu verhindern. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat BL zusammen mit dem Regierungsrat BS am 11. November 2025 ein entsprechendes Schreiben an das Bundesamt für Zivilluftfahrt gerichtet, sich bei den französischen Flughafenbehörden dafür einzusetzen, dass die dafür notwendigen Verfahren eingeleitet werden.

4. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die Postulate 2018/593 «Risikoanalyse für den EuroAirport» und 2018/727 «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» abzuschreiben.

Liestal, 16. Dezember 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

5. Anhang

– Landratsbeschluss
– Risikoanalyse
– Kurzfassung Risikoanalyse
– Validierung BAZL

Landratsbeschluss

über Sammelvorlage zu den Postulaten 2018/593 «Risikoanalyse für den EuroAirport» sowie 2018/727 «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!»

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Postulat 2018/593 «Risikoanalyse für den EuroAirport» wird abgeschrieben.
2. Das Postulat 2018/727 «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» wird abgeschrieben.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: