

**Nr.: 069-XVI./2021**

■ <b>Dezernat</b>	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	03.03.2021
■ <b>Fachbereich</b>	Stellvertretende Dezernatsleitung	
■ <b>Verfasser/-in</b>	Gregotsch, Nina	
■ <b>Telefon</b>	07621 410-3030	

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Status</b>	<b>Datum</b>
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	10.03.2021
Kreistag	öffentlich	24.03.2021

**Tagesordnungspunkt**

**EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg; öffentliche Anhörung "Balanced Approach"  
Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN**

**Beschlussvorschlag**

Der Kreistag beschließt die sich in der Anlage befindliche Stellungnahme.

## Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt 1 und 4 Finanzen & Zentrales Management  
 Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik  
 Produktgruppe 51.20 und 51.10 Grenzüberschreitende Planung und Entwicklung  
 Räumliche Planung

Produkt(e)

Wirkungsziel /  
 beabsichtigte Wirkung  
 (Was soll erreicht werden?)

Leistungsziel /  
 angestrebtes Ergebnis  
 (Was müssen wir dafür tun?)

Zielerreichungskriterium  
 (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):

**Klimarelevanz:**  positiv  neutral  negativ

**Personelle Auswirkungen:**  nein  ja, ggf. Erläuterung

**Finanzielle Auswirkungen:**  nein  ja,

im Ergebnishaushalt

Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
€	€		

im Finanzhaushalt

Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
€	€	€	

### Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2020	2021	2022	2023	ab 2024
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2020	2021	2022	2023	ab 2024
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung						
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

**Deckungsvorschlag** (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

## Begründung

---

- Sachverhalt

### ANTRAG DER FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg hat 2019 bei der französischen Zivilluftfahrtbehörde DGAC einen Antrag auf Durchführung des Verfahrens des sog. „Balanced Approach“ bzw. des „Ausgewogenen Ansatzes“ gestellt.

Die Studie liegt mittlerweile vor und befindet sich seit dem 11.02. bis 11.05.2021 im öffentlichen Anhörungsverfahren. In diesem Zusammenhang beantragt die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit Antrag vom 02.03.2021:

1. Informationen zum Inhalt der anzufertigenden Stellungnahme der deutschen Seite in den zuständigen Gremien des Kreistags (Umweltausschuss, AG EAP).
2. Anhörung und Diskussion mit der Anliegerinitiative (BISF e.V.) und betroffenen Gemeinden und Berücksichtigung derer Stellungnahmen.

### VERFAHREN DES AUSGEWOGENEN ANSATZES

Um den Lärmschutz in den Nachtstunden zu verbessern, hat der Verwaltungsrat des Flughafens Basel-Mulhouse-Freiburg im Herbst 2018 beschlossen, die Umsetzung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen für die Nacht, insbesondere nach 23:00 Uhr, in die Wege zu leiten. Daher hat er die DGAC gebeten, eine Studie über den Lärmschutz und die Minderung der Lärmbelastung in der Nacht in Auftrag zu geben.

Im März 2019 beauftragte die DGAC den Flughafen, diese Studie nach den Prinzipien des Ausgewogenen Ansatzes (balanced approach) durchzuführen. Ziel ist es, den Lärmschutz in den Nachtstunden, insbesondere von 23:00 bis 24:00 Uhr deutlich und nachhaltig und verbessern, um dem Bedürfnis der Anwohner\*innen nach Nachtruhe zu begegnen.

Der **Ausgewogene Ansatz** wurde von den Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (CAI) erarbeitet und danach in die Gesetzgebung der Europäischen Union übernommen (Richtlinie 2020/30/EG, später Verordnung (EU) Nr. 598/2014). Ziel des Verfahrens ist ein Ausgleich zwischen dem ökonomischen Interesse der Flughafennutzer\*innen und dem Schutzbedürfnis der Flughafenanrainer.

Der Ansatz beinhaltet **vier Hauptelemente**: Lärmreduzierung an der Quelle, lärm mindernde Betriebsverfahren, raumplanerische Maßnahmen und Betriebsbeschränkungen für die Flugzeuge. Alle Maßnahmen, welche die Studie in Erwägung zieht, müssen im Lichte ihrer **ökologischen und sozioökonomischen Effekte** für alle interessierten Parteien betrachtet werden.

Die DGAC wird die Ergebnisse der Studie sowie die Empfehlungen in enger Abstimmung mit dem Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt an die Europäische Kommission weitertragen. Danach wird der französische Staat, vertreten durch die DGAC, den entsprechenden Betriebserlass für den Flughafen verabschieden.

Die Studie zum Ausgewogenen Ansatz und die darauf gestützten Anträge wurden seitens des EAP nach Abschluss an die DGAC weitergeleitet. Diese leitete das am 11.02.2021 begonnene Anhörungsverfahren ein. Stellungnahmen können bis zum 11.05.2021 auf Deutsch oder Französisch von jedermann abgegeben werden.

## STUDIENERGEBNIS

Die gesamte Studie kann unter nachfolgendem Link eingesehen werden:

<https://www.wsu.bs.ch/ueber-uns/partnerorganisationen/euroairport/erweiterte-einschraenkungen-in-der-nacht.html>.

Das Ziel der Studie war die Definition von Maßnahmen, durch welche

- die Lärmbelastung in der Nacht, insbesondere in der Stunde zwischen 23:00 und 24:00 Uhr, deutlich verringert und
- ein langfristiger Schutz der Anrainer vor Lärmbelastung durch Flugzeuge mit geringer akustischer Leistung erreicht wird.

In einem ersten Bearbeitungsschritt wurde die aktuelle Situation (vor der Corona-Pandemie) erfasst und analysiert. Hierbei wurde u. a. auch der Landkreis Lörrach einbezogen. Daran schloss sich die Erarbeitung von **sieben Szenarien** an, durch welche die o.g. Ziele verwirklicht werden können:

Szenario 1	Von 23:00 bis 00:00 Uhr: Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Marge von weniger als 13 EPNdB
Szenario 2	Von 23:00 bis 00:00 Uhr: Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Marge von weniger als 15 EPNdB
Szenario 3	Von 23:00 bis 00:00 Uhr: Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Marge von weniger als 17 EPNdB
Szenario 4	Von 23:00 bis 00:00 Uhr: Verbot der Planung von Starts
Szenario 5	Von 23:00 bis 00:00 Uhr: Ausweitung des Nachflugverbots
Szenario 6	Von 05:00 bis 06:00 Uhr: Verbot von Kapitel-3- Flugzeugen mit einer Marge von weniger als 13 EPNdB
Szenario 7	Von 05:00 bis 06:00 Uhr: Ausweitung des Nachflugverbots

Die sieben Szenarien wurden anschließend auf ihre akustischen und sozioökonomischen Auswirkungen untersucht sowie einer Multi-Kriterien-Analyse unterzogen. Auf dieser Grundlage und mit Blick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde die Kombination mehrerer Szenarien zur Umsetzung empfohlen:

- **Verbot der Planung von Starts in der Zeit von 23:00 bis 24:00 Uhr** (Szenario 4)
- **Verbot von Kapitel-3-Flugbewegungen mit einer akustischen Marge von weniger als 13 EPNdB zwischen 22:00 und 06:00 Uhr** (Szenario 1 und 6 + Erweiterung Szenario 1 auf den Bereich 22:00 – 23:00 Uhr)

Das Verbot von Kapitel-3-Flugbewegungen mit einer akustischen Marge von weniger als 13 EPNdB im Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr stellt sicher, dass die lautesten Flugzeuge in der Nachtzeit nicht mehr auf dem EAP operieren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen führen zu einer erheblichen Verringerung der Lärmbelastung ohne einschneidende sozioökologische Auswirkungen zu erzeugen.

## STELLUNGNAHME DES LANDKREISES LÖRRACH

Die Studie des Ausgewogenen Ansatzes bzw. die Schritte des Flughafens um die Fluglärmbelastung zu reduzieren stehen im Kontext der Umsetzung des Lärmvorsorgeplans für den Flughafen Basel-Mulhouse 2018 – 2022. Es ist sehr zu begrüßen, dass der EAP die darin vorgesehenen Maßnahmen ergreift und sich so um eine Verbesserung der Situation bemüht.

Das Thema Fluglärm war in der Vergangenheit häufig Thema in der Region und stellt für die Anrainer des EuroAirport keine zu vernachlässigende Belastung dar.

Positiv ist hervorzuheben, dass sich der EuroAirport entschieden hat, der Studie die Situation vor der Corona-Pandemie zugrunde zu legen. Aufgrund der im vergangenen Jahr und auch jetzt noch geltenden Maßnahmen zur Pandemiebewältigung kam es zu einem verheerenden Einbruch der Flugbewegungen, was sich auch auf den Flugverkehr am EuroAirport auswirkt. Es ist wichtig, den „Normalbetrieb“ im Blick zu haben und keine Maßnahmen festzulegen, welche auf der Grundlage einer Ausnahmesituation fußen.

Der Landkreis Lörrach weist eine große geographische Nähe zum Flughafen auf. Hierdurch werden im Landkreis die negativen Wirkungen des Flughafens, wie Umwelt- und insbesondere auch Lärmbelastung spürbar.

Der Landkreis kommt jedoch auch in den Genuss der Vorteile, welche mit einem sich in sehr guter Reichweite befindlichen Flughafen einhergehen. So wird der EAP von den Bürger\*innen nicht nur wie selbstverständlich in ihren Freizeit- und Urlaubsplanungen einbezogen. Die Bedeutung des Flughafens als Arbeitgeber bzw. -stätte aber insbesondere als Standortfaktor darf nicht unterschätzt werden.

Alle ergriffenen Maßnahmen stehen damit in einem Spannungsfeld aus Anwohnerinteressen und ökologischen Belangen sowie wirtschaftlichen Bedürfnissen. Indem der Ausgewogene Ansatz die entwickelten Szenarien einer ökologischen und sozioökonomischen Beurteilung unterzog, wird versucht ein Ausgleich zu schaffen.

Zuletzt befasste sich der Kreistag des Landkreises Lörrach in seiner Sitzung vom 24.10.2018 mit dem EAP und beschloss eine **Positionierung**, welche dieser Vorlage als Anlage beigefügt ist. In dieser heißt es u. a.:

*„Dem Landkreis Lörrach ist bewusst, dass die Beeinträchtigungen durch Fluglärm in der gesamten Region kontrovers diskutiert werden. Dass der Flughafen aktuell mit Blick auf den Zuwachs der Lärmbelastung in der zweiten Nachtstunde von 23:00 bis 0:00 Uhr Maßnahmen plant und ergreift, erkennt der Landkreis als ersten Schritt an.*

*Hierbei teilt der Landkreis die Ansicht, dass die Lärmbelastung in der Stunde ab 23:00 Uhr bereits kurzfristig insgesamt gesenkt werden muss. Auf mittlere Frist sieht der EuroAirport in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden die Einführung eines Lärmkontingents vor, welches den gesamten Tages- und Nachtverlauf umfasst. Das Lärmkontingent muss dabei gemeinsam mit der Region und ihrer Bevölkerung ausgearbeitet werden und eine wesentliche Minderung der Lärmbelastungen in der Zeit der Nachtruhe von 22:00 bis 06:00 Uhr vorgeben. Der Landkreis fordert darüber hinaus, dass auch eine Deckelung der Flugbewegungen in kritischen Nachtstunden in angemessenem Umfang erfolgt und perspektivisch ein Flugverbot ab 23:00 Uhr gilt.*

*Unabhängig von den verschiedenen angestrebten Maßnahmen muss sichergestellt sein, dass diese auch belastbar und überprüfbar umgesetzt werden. Eine Möglichkeit der Sanktionierung bei Verstößen sollte gegeben sein.“*

Die vorgeschlagenen Maßnahmen scheinen geeignet, in der zweiten Nachtstunde eine nachhaltige und signifikante Lärmreduktion zu erreichen. Gerade im Zeitraum zwischen 23:00 und 24:00 Uhr hat in den letzten Jahren die Lärmbelastung am stärksten zugenommen. Dass hier Abhilfe geschaffen werden soll, ist sehr zu begrüßen und wird für die Betroffenen merklich sein.

Damit wird die Forderung des Landkreises, dass die Lärmbelastung in der Stunde ab 23:00 Uhr bereits kurzfristig insgesamt gesenkt werden muss, aufgegriffen und nachgekommen.

Indem ab 23:00 Uhr keine geplanten Starts mehr stattfinden, werden die Flugbewegungen nachhaltig und spürbar reduziert werden. Allerdings darf nicht verkannt werden, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen die betroffenen Flüge wahrscheinlich auf das Zeitfenster von 22:00 bis 23:00 Uhr verschoben werden. Dies wird wiederum ein Anstieg der Lärmbelastung zu dieser Zeit zur Folge haben.

„Entlastend“ wird sich hierbei sicherlich die zweite vorgeschlagene Maßnahme auswirken, dass zwischen 22:00 und 06:00 Uhr Kapitel-3-Flugbewegungen mit einer Lärmarge unter 13 EPNdB verboten werden. Hierdurch wird sichergestellt, dass leisere Flugzeuge verkehren. Hierdurch wird jedoch keine endgültige Entlastung geschaffen. Es werden zukünftig weitere Maßnahmen notwendig werden.

Wichtig ist, dass die **Überwachung der Maßnahmeneinhaltung** sichergestellt und überprüfbar ist. Eine **Sanktionierungsmöglichkeit** sollte gegeben sein.

Die Lärmschutzmaßnahmen des Flughafens dürfen jedoch nicht mit Erarbeitung und Umsetzung des Ausgewogenen Ansatzes enden. Vielmehr muss die begonnene Arbeit fortgeführt werden. Zentrales Ziel muss dabei die wesentliche Minderung der Lärmbelastung in der Zeit der Nachtruhe zwischen 22:00 und 06:00 Uhr sein. Ein wichtiges Instrument hierzu kann die **begrenzende Lärmkurve** sein, welche der EAP vorsieht. Die Arbeiten hieran sind unmittelbar im Anschluss an die Arbeiten zum Ausgewogenen Ansatz anzugehen.

Bei der begrenzenden Lärmkurve handelt es sich um einen innovativen Ansatz der langfristigen Lärmbegrenzung, welche bisher in Frankreich noch bei keinem Flughafen Anwendung findet. Die begrenzende Lärmkurve definiert den maximal zulässigen Lärm und stellt eine langfristige Verpflichtung des Flughafens dar.

Eine Beteiligung der Anrainergemeinden und des Landkreises im Erarbeitungsprozess wird als notwendige Voraussetzung angesehen. Der Flughafen hat angekündigt den Beteiligungsprozess noch vor den Sommerferien zu starten. Ziel ist es, dass im Verlauf des nächsten Jahres eine breit abgestimmte, langfristige Maßnahme zur Lärmbegrenzung am Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg eingeführt werden kann. Dies ist zu unterstützen und der Flughafen in seinem Vorhaben zu bekräftigen.

Mit Blick darauf, dass im Rahmen des öffentlichen Anhörungsverfahrens jedermann die Gelegenheit hat bis 11.05.2021 eine eigene Stellungnahme abzugeben, hat sich der Landkreis bei der zum Beschluss gestellten Stellungnahme nicht mit den Anrainergemeinden bzw. der BISF abgesprochen. Diesen steht die Möglichkeit einer eigenen Stellungnahme frei.

---

Marion Dammann  
Landrätin

---

Nina Gregotsch  
stv. Dezernentin

■ Anlagen

- Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 02.03.2021
- Positionierung des Landkreises Lörrach vom 24.10.2018
- Stellungnahme des Landkreises

