

Regierungsratsbeschluss

vom 3. März 2026

Nr. 2026/398

KR.Nr. K 0249/2025 (BJD)

Kleine Anfrage Janine Eggs (GRÜNE, Dornach): Was wird gegen die zu hohe Anzahl an Südanflügen und Südstarts am Flughafen Basel-Mulhouse unternommen? Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Das Gebiet südlich des Flughafens Basel-Mulhouse ist sehr dicht besiedelt. Die Risikoanalyse zum Flugbetrieb am EuroAirport von 2001 hielt fest, dass nicht mehr instrumentengeleitete Südlandungen (ILS 33) über das dicht besiedelte Gebiet erfolgen sollten als zuvor im Sichtflugverfahren (maximal 7,7 % der Landungen in den flugintensivsten sechs Monaten Mai-Oktober). In dem binationalen Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich von 2006 wurde entsprechend folgendes festgelegt: «Falls die Instrumenten-Anflüge auf Piste 34 während eines Kalenderjahres einen Anteil von 8 % sämtlicher Instrumenten-Anflüge überschreiten, werden die Ursachen von den beiden Parteien vertieft analysiert und den Konsultativgremien unterbreitet. Für den Fall, dass die Überschreitung während eines Kalenderjahres 10 % übersteigt, nehmen die beiden Luftfahrtbehörden Konsultationen auf mit dem Ziel, im Rahmen von Artikel 1 dieser Vereinbarung Massnahmen zu treffen, um die prozentuale Nutzung der Piste 34 wieder unter die 10 %-Marke zu bringen.»

Zwischen 1977-2001 erfolgten im Durchschnitt 3 % aller Landungen von Süden her (ab rund 10 kN Rückenwind), zwischen 2002-2007 waren es rund 6 % (bereits bei weniger als 10 kN Rückenwind) und 2008-2016 waren es 7,5 % (Einführung der ILS 33-Landungen). Seit 2017 wurde die 10 %-Limite fünfmal und die 8 %-Marke dreimal überschritten. Im 2025 (Stand September) liegt der Jahreswert bei über 15 % Südlandungen. Es zeigt sich: die Zahl der vereinbarten Südanflüge werden deutlich überschritten - dies ist mit Blick auf die Flugsicherheit aber auch auf die Lärmbelastung für die Bevölkerung bedenklich. Konkret geht es um bis 450 Flugzeuge pro Monat, die von Süden heranfliegen.

Belastend sind aber nicht nur die stetig zunehmenden Südlandungen, sondern auch die Starts Richtung Süden, die immer häufiger über das Schwarzbubenland geleitet werden. Die Nutzung der Südstartroute über das Dorneck hat sich innert zehn Jahren um 70 % erhöht, jene über Rodersdorf-Metzerlen-Röschenz um knapp 90 %. Und das, obwohl die Gesamtanzahl der Flüge ungefähr stabil bleibt. Der französische Lärmvorsorgeplan 2024-2028 sieht eine weitere Intensivierung dieser beiden Startrouten vor; für Südstarts übers Dorneck eine Verdoppelung und für Südstarts übers Leimental eine Verdreifachung gegenüber heute.

Die Bevölkerung im Schwarzbubenland - aber auch in den angrenzenden Regionen - fühlt sich bereits heute stark gestört. Deshalb bitte ich die Regierung um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Regierung bewusst, dass die vereinbarte Anzahl Südanflüge ständig überschritten wird und dass der Solothurner Luftraum auch zunehmend für Starts genutzt wird und eine weitere Steigerung geplant ist?

2. Setzt sich der Regierungsrat bei den zuständigen Behörden dafür ein, dass die vereinbarten Vorgaben zu den Südlandungen eingehalten werden? Wenn ja, in welcher Form? Wenn nein, warum nicht?
3. Wurden in den letzten Jahren Massnahmen gegen die zu hohe Anzahl Südanflüge geprüft und umgesetzt? Wenn ja, welche? Wenn nein, weshalb nicht?
4. Welche Schritte gedenkt die Regierung zu unternehmen, um die Solothurner Bevölkerung vor einer weiteren Zunahme an Flugverkehrsimmissionen zu schützen?
5. Weshalb ist der Kanton Solothurn nicht in der «Tripartite Umweltkommission betreffend den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg» vertreten? Wäre ein Beitritt aus Sicht der Regierung zielführend, um die Anliegen der belasteten Solothurner Bevölkerung betreffend den Umweltauswirkungen durch den EuroAirport einzubringen?

2. **Begründung**

Im Vorstosstext enthalten.

3. **Stellungnahme des Regierungsrates**

3.1 Allgemeine Bemerkungen

Die Planung der Flughäfen und deren Kontrolle und Überwachung, insbesondere auch der Vollzug des Umweltrechts auf den Flughäfen, ist in der Schweiz Aufgabe des Bundes und erfolgt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL).

Die planerische Grundlage betreffend das Schweizer Territorium für den Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport, nachfolgend EAP) bildet der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt mit dem Objektteil Basel-Mulhouse vom 2. September 2020. Bau und Betrieb richten sich nach dem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich vom 4. Juli 1949 (mit Anhängen; SR 0.748.131.934.92). Die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft ist in der Vereinbarung vom 14. Januar 1998 (Stand 20. Oktober 1998) betreffend die Wahrung der schweizerischen Interessen auf dem binationalen Flughafen Basel-Mulhouse geregelt.

Für die Überwachung der Lärmentwicklung wird vom Flughafenbetreiber ein periodischer Nachweis der effektiven Lärmbelastung verlangt. Dieser wird durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) geprüft. Der letzte veröffentlichte Beurteilungsbericht des BAZL zum Lärmnachweis des EAP betrifft das Jahr 2022 und wurde am 16. Januar 2024 veröffentlicht. Darin ist ersichtlich, dass die Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht auf Schweizer Territorium tendenziell zugenommen haben, dass aber insbesondere der Kanton Solothurn noch weit von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte entfernt ist. Der Bericht der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über das Jahr 2024, datiert vom 15. Juli 2025, analysiert die Flugbewegungen und die Verteilung der Lärmbelastung ausgehend vom EAP detailliert. Die dem Kanton Solothurn am nächsten liegende Lärm-Messstelle in Binningen weist sowohl am Tag wie auch in der Nacht Lärmbelastungen deutlich unter den Immissionsgrenzwerten nach.

Die Bedingungen für die Pistennutzung nach der Einführung des Instrumenten-Landesystems auf der Piste 33 (ILS 33 vormals 34) und die damit verbundenen Südanflüge über die Schweiz sind im Abkommen zwischen den schweizerischen (BAZL) und französischen (DGAC/DSNA) Zivilluftfahrtbehörden vom 10. Februar 2006 festgehalten. Demnach wird die Piste 16 (Nordanflug)

aus Sicherheitsgründen nicht mehr benutzt, sobald die durchschnittliche Rückenwindkomponente 5 Knoten (9 km/h) übersteigt. Bei diesem Wert treten in der Regel Böen aus Norden auf, die 10 Knoten erreichen können. Die Piste 16 wird aus Sektor Nord ebenfalls nicht benutzt, wenn sie kontaminiert ist (Wasser, Eis, Schnee). Die Wahl der zu benutzenden Piste erfolgt durch den leitenden Flugverkehrsleiter, welcher dabei durch ein spezielles Informatik-System (Runway Awareness and Advisory System, RAAS) unterstützt wird. Die französische und die schweizerische Seite erstellen jährlich einen Bericht über den Anteil und die Bedingungen der Benützung der Piste 33 (vormals 34) für Landungen. Für den Fall, dass der Anteil der Südanflüge über Piste 33 während eines Kalenderjahres 10 % übersteigt, nehmen die beiden Luftfahrtbehörden Konsultationen auf, um die prozentuale Nutzung der Piste 33 wieder zu reduzieren.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Ist der Regierung bewusst, dass die vereinbarte Anzahl Südanflüge ständig überschritten wird und dass der Solothurner Luftraum auch zunehmend für Starts genutzt wird und eine weitere Steigerung geplant ist?

Die jährlichen Berichte «Analyse der Nutzung des Anflugverfahrens ILS 33 (vormals 34) auf dem Flughafen Basel-Mulhouse» sind sowohl auf der Website des BAZL wie auch des EAP zugänglich.

In diesen Berichten (der aktuellste Bericht, datiert vom September 2025, betrifft das Jahr 2024) ist ersichtlich, dass die 10 %-Grenze für die Südanflüge seit 2017 in fünf (von 8) Jahren überschritten wurde. Für jeden Monat, an dem die 10 %-Grenze überschritten wurde, wird aufgezeigt, an wie vielen Stunden die Windverhältnisse (Rückenwindkomponente aus Nord > 5 Knoten) einen Anflug über die Piste 33 rechtfertigten. Dabei ist auch dargelegt, dass nur in rund der Hälfte dieser Zeit auch tatsächlich auf das ILS 33 umgestellt wurde.

Laut dem Bericht der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über das Jahr 2024 hat der Anteil der Flugbewegungen (Starts und Landungen) nach bzw. von Süden seit 2020 von 40 auf 46 % zugenommen. Bei den Landungen sind dafür hauptsächlich die Windverhältnisse ausschlaggebend. Bei den Starts liegt der Grund unter anderem darin, dass bei zunehmendem Luftverkehr ein gleichzeitiger Start- und Landebetrieb nach bzw. von Norden aus Sicherheitsgründen nicht mehr zu bewerkstelligen ist.

3.2.2 Zu Frage 2:

Setzt sich der Regierungsrat bei den zuständigen Behörden dafür ein, dass die vereinbarten Vorgaben zu den Südlandungen eingehalten werden? Wenn ja, in welcher Form? Wenn nein, warum nicht?

Die Möglichkeiten der Einflussnahme der Solothurner Regierung auf das An- und Abflugregime beim EAP sind begrenzt. Zuständig für die Überwachung der Flughäfen in der Schweiz ist das BAZL. Der Kanton Solothurn ist nicht Partei in der Vereinbarung vom 14. Januar 1998 zwischen dem Bund und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend die Wahrung der schweizerischen Interessen auf dem binationalen Flughafen Basel-Mulhouse.

Der Regierungsrat hat sich im Jahr 2005 im Rahmen der Vernehmlassung zum Projekt Instrumentenlandesystem ILS 34, im Jahr 2012 im Rahmen der Vernehmlassung zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) zu Händen des BAZL (Regierungsratsbeschluss RRB Nr. 2012/1746) und 2015 zum Projekt FABEC-SWAP an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zu den Auswirkungen des Flugverkehrs ab dem EAP geäußert und die Interessen des Kantons vertreten.

3.2.3 Zu Frage 3:

Wurden in den letzten Jahren Massnahmen gegen die zu hohe Anzahl Südanflüge geprüft und umgesetzt? Wenn ja, welche? Wenn nein, weshalb nicht?

Übersteigt der Anteil der Südanflüge über Piste 33 in einem Jahr 10 % nehmen die beiden nationalen Luftfahrtbehörden BAZL und DGAC/DSNA gemäss ihrem Abkommen vom 10. Februar 2006 Konsultationen zu Massnahmen auf, um die prozentuale Nutzung der Piste 33 (vormals 34) wieder zu reduzieren.

Laut den obgenannten Analyseberichten zur Nutzung des Anflugverfahrens ILS 33 haben die DGAC/DSNA und das BAZL ab dem Jahr 2023 Gespräche aufgenommen. Gemäss dem Bericht zum Jahr 2024 (publiziert im September 2025) haben die Analysen und Gespräche ergeben, «dass es derzeit keine Massnahmen gibt, mit denen sich die im Übereinkommen vom 10. Februar 2006 definierten Nutzungsquoten einhalten lassen». Um die vereinbarten Quoten einzuhalten, müsste die Piste 15 (Nordanflug) bis zu einer Rückenwindkomponente von 9 Knoten (17 km/h) genutzt werden, was mit den geltenden Vorgaben nicht vereinbar und aus betrieblicher Sicht (Sicherheit) nicht vertretbar sei.

Mit dem Lärmvorsorgeplan 2024-2028 hat der EAP jedoch insgesamt 20 Massnahmen definiert, welche zur generellen Reduktion der Lärmemissionen durch den Flugverkehr beitragen sollen.

3.2.4 Zu Frage 4:

Welche Schritte gedenkt die Regierung zu unternehmen, um die Solothurner Bevölkerung vor einer weiteren Zunahme an Flugverkehrsimmissionen zu schützen?

Die Flugverkehrsemissionen insgesamt sind direkt geknüpft an die generelle Zunahme des Flugverkehrs, welche hauptsächlich auf das nationale und globale Reiseverhalten zurückzuführen ist.

Zuständig für den Flugverkehr und für den Vollzug der gesetzlichen Bestimmungen sowie der planerischen Grundlagen der Flughäfen ist das BAZL.

Die Zunahme der Flugbewegungen des EAP von und nach Süden über die Schweiz ist auf die vorherrschenden Wetterbedingungen und auf Vorgaben zur Flugsicherheit zurückzuführen.

Auf dem Gebiet des Kantons Solothurn können ausgehend vom Flugverkehr des EAP keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte nachgewiesen werden.

Der Regierungsrat sieht aus diesen Gründen keine Erfolg versprechenden Möglichkeiten zur Einflussnahme auf das Flugregime am EAP.

3.2.5 Zu Frage 5:

Weshalb ist der Kanton Solothurn nicht in der «Tripartite Umweltkommission betreffend den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg» vertreten? Wäre ein Beitritt aus Sicht der Regierung zielführend, um die Anliegen der belasteten Solothurner Bevölkerung betreffend den Umweltauswirkungen durch den EuroAirport einzubringen?

Die «Tripartite» bzw. «Trinationale Umweltkommission betreffend den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg» wurde mit der Vereinbarung vom 7. Dezember 2001 zwischen dem französischen Staat, dem Land Baden-Württemberg sowie den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft gegründet.

Die Kommission dient dem Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Anrainerregionen und kann Stellungnahmen und Empfehlungen zu Händen des Flughafens und der beteiligten Behörden abgeben. Sie tritt laut der Vereinbarung mindestens einmal jährlich zusammen.

Die Anliegen des Kantons Solothurn in Bezug auf den EAP decken sich weitestgehend mit denen der beiden Anrainerkantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Der Kanton Solothurn ist mit diesen beiden Kantonen sowohl auf Ebene der Regierung als auch auf Ebene der Umwelt- und Planungsämter in regem Austausch. Der Regierungsrat sieht daher keinen Bedarf, einen Beitritt des Kantons Solothurn zur Trinationalen Umweltkommission anzustreben.



Yves Derendinger
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (bk)
Amt für Umwelt, hac (2025-1231)
Amt für Raumplanung, Grundlagen/Richtplanung
Parlamentsdienste (elektronische Publikation an KR)