

Beschluss des Landrats vom 25.01.2024

Nr. 381

10. Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2021 und 2022

2023/570; Protokoll: ps, fo

Kommissionspräsident **Thomas Noack** (SP) merkt an, dass immer dieselben Themen diskutiert würden und dann die Berichte letztlich doch mit einem «Murren» zur Kenntnis genommen werden müssten. Zunächst gilt es festzuhalten, dass man von der Arbeit der beiden basellandschaftlichen Vertreter, Raymond Cron und Thomas Kübler, einen positiven Eindruck erhalten hat. Trotz Minderheitsposition setzen sie sich im Verwaltungsrat hartnäckig für die Anliegen der Bewohnerinnen und Bewohner ein. Dabei gelingen immer wieder kleinere Verbesserungen. An dieser Stelle sei ein grosses Dankeschön ausgesprochen. Gleichzeitig entspricht es auch der Erwartung und Forderung, dass die beiden Vertreter sich weiterhin mit aller Kraft und dem notwendigen Verhandlungsgeschick für eine Reduktion des Fluglärms in Allschwil, Schönenbuch, Binningen, Bottmingen usw. einsetzen.

Die Quote der Südlandeanflüge übersteigt in jedem Jahr die vereinbarten 8 %. Im Jahr 2022 wurde mit 11.8 % auch der obere Schwellenwert von 10 % deutlich überschritten. Bei einer Überschreitung von 10 % müsste die Zivilluftfahrtbehörde Massnahmen zur Reduktion dieses Werts prüfen. Es ist unklar, was das genau bedeutet und wie die Möglichkeiten hierfür aussehen. Immerhin wird ein Monitoring durchgeführt. Dieses zeigt auf, dass die Südlandeanflüge tatsächlich nur dann erfolgen, wenn ein sicherer Anflug von Norden her nicht möglich ist. Es handelt sich dabei um die sogenannte 5-Knotenregelung. Auch nach diversen Nachfragen und der Suche nach Alternativen bleibt diese unumstösslich. Das bleibt eine schlechte Nachricht, die sich offenbar im bestehenden Regelwerk nicht korrigieren lässt.

Die Abflugkurve über Allschwil wurde unterdessen korrigiert. Der Grossteil der Pilotinnen und Piloten fliegt auch diese, vom Navigationssystem RNAV vorgegebene, neue Route. Dieser Erfolg ist der Hartnäckigkeit der basellandschaftlichen Delegation bei den Verhandlungen zu verdanken. Beim Startverbot ab 23 Uhr handelt es sich um den grössten Erfolg – aber gleichzeitig nach wie vor um eine Enttäuschung. Leider wird das Verbot nach französischem Recht umgesetzt. Das bedeutet, dass die Startfreigabe vor 23 Uhr erfolgen muss. Bis zum eigentlichen Start kann – grosszügig gerechnet – eine weitere Viertelstunde vergehen. Die Massierung der Flugbewegung unmittelbar vor 23 Uhr als Konsequenz des Verbots stellt einen weiteren Wehrmutstropfen dar.

Wie lässt sich die Situation verbessern? Nach französischem Recht machbar wäre eine Startverbotszeit ab 22.45 Uhr – oder noch besser um 22.30 Uhr. Diese Verbesserung wird als nächster Schritt in den Verhandlungen angestrebt. Immerhin werden aber bereits jetzt für Abflüge ab 22 Uhr eine hohe Gebühr verlangt – notabene die höchste in Frankreich. Es besteht somit auch für die Fluggesellschaften ein preislicher Anreiz, nicht nach 22 Uhr zu starten.

Mittelfristig liegt der Fokus auf der Ausarbeitung eines Lärmvorsorgeplans. Die Forderung bezüglich der Reduktion der Südlandungen wird dort voraussichtlich keine Berücksichtigung finden. Der Plan sollte aber bei anderen Lärmthemen zu Verbesserungen führen. Die fachlichen und politischen Vertreter des Kantons Basel-Landschaft waren zum ersten Mal an der Ausarbeitung dieses Plans beteiligt. In den nächsten Wochen wird eine öffentliche Vernehmlassung stattfinden. Dies bietet sowohl für die Bevölkerung als auch der Politik die Gelegenheit, sich in den Prozess einzubringen.

Die Kommission dankt den Vertretern im Verwaltungsrat, dem Regierungsrat und der Delegation der Verwaltung für ihr Engagement. Gleichzeitig fordert die Kommission aber mit Nachdruck, dass man sich weiterhin hartnäckig und mit allen Möglichkeiten für eine Reduktion des Fluglärms ein-

setzt. Die Kommission ist – wie bei jeder Behandlung des Themas – konsterniert und frustriert darüber, wie klein der Verhandlungsspielraum für Verbesserungen ist. Eine wirkliche Veränderung ist leider in der bestehenden vertraglichen Konstellation und mit den rechtlichen Rahmenbedingungen – nämlich dem französischen Recht, Bundesrecht und dem Aviatikabkommen – nicht in Sicht. Daran lässt sich weder seitens Kommission noch des Landrats etwas ändern. Die Kommission hat den Bericht mit 9:1 Stimmen zur Kenntnis genommen.

– *Eintretensdebatte*

Markus Graf (SVP) sagt, der Mensch sei ein Gewohnheitstier. Für langjährige Mitglieder des Landrats gehört der Fluglärmbericht zum jährlichen Ritual. Einzelne Mitglieder können dabei auch ein wenig den Frust gegenüber dem EuroAirport loswerden. Das geht auch aus dem Kommissionsbericht hervor, gemäss dem extra eine Gegenstimme abgegeben wurde, um eine Diskussion im Landrat zu ermöglichen. Der SVP-Fraktion ist es ein Anliegen, den Vertretern im Verwaltungsrat zu danken. Diese vertreten die basellandschaftlichen Anliegen sehr gut. Auch den 6'000 Mitarbeitenden des EuroAirport gebührt ein Dank, dass das Zusammenspiel zwischen der Wirtschaft und der Gesellschaft gut funktioniert. Wie im Bericht erwähnt, ist es sehr schwierig, Baselbieter Interessen nach französischem Recht durchzusetzen. Als Mitglied der VGK fällt dem Redner auf, dass der Wille zur Verbesserung besteht. Das darf nicht vergessen gehen und sollte wertgeschätzt werden. Der Faktor Mensch wird häufig vergessen. Am Schluss wird das Flugzeug von einem Menschen geflogen. Diese Person entscheidet letzten Endes, wann das Flugzeug abdreht. So kann es zu Südlandungen oder Fluglärm aufgrund von anderen Routen kommen. Die SVP-Fraktion dankt allen Leuten, die sich im Zusammenhang mit der Thematik einsetzen und nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Ursula Wyss Thanei (SP) bestätigt den Eindruck, dass die Lärmbelastung rund um den Flughafen nach wie vor hoch sei. Die Situation ist unbefriedigend und das wird in der Landratsvorlage auch vom Regierungsrat so festgehalten. Ein Durchwinken wird der Problematik nicht gerecht und es macht Sinn, dass der Landrat einmal mehr – und gefühlt zum hundertsten Mal, wie dies der Vordredner auch gesagt hat – unmissverständlich festhält, dass die Situation nicht zufriedenstellend ist. Das Thema ist tatsächlich ein Dauerbrenner. Es wurde aber etwas erreicht. Wie bereits von den Vordrednern gesagt, werden die basellandschaftlichen Anliegen von zwei sehr kompetenten Vertretern eingebracht. Obwohl der Kanton Basel-Landschaft nur zwei von 16 Verwaltungsratsmitgliedern stellt, haben diese Stimmen Gewicht. Es wurden auch Erfolge erzielt, deren Auswirkungen aber leider noch unter den Erwartungen bleiben. Trotzdem dankt auch die SP-Fraktion für das Engagement.

Es stellt sich natürlich die Frage, ob die Kenntnisnahme das strategisch richtige Vorgehen ist. Wie Hamlet sagt: «To be or not to be.» Wenn der Bericht nicht zur Kenntnis genommen würde, würde der EuroAirport zwar nicht geschlossen – aber es wäre ein starkes Zeichen. Die SP-Fraktion hat sich allerdings einstimmig dafür ausgesprochen, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen und damit die Arbeit der basellandschaftlichen Vertreter zu würdigen. Gleichzeitig sollen damit auch die künftigen Bemühungen unterstützt werden. Die Kenntnisnahme erfolgt aber zähneknirschend.

Robert Vogt (FDP) sagt, dass die beiden Berichte von einer präzisen Arbeit zeugen würden. Das wertet der Redner als Erfolg. Allerdings stellt er auch fest, dass gemäss Bericht die gesetzlich definierten Immissionsgrenzwerte in der zweiten Nachtstunde zwischen 23 und 24 Uhr überschritten werden. Das ist Grund genug, dass die Behörden einschreiten und beim Bund Druck auf eine Verbesserung der Situation machen sollten. Schockierend ist die Aussage, dass Massnahmen erst ergriffen werden, wenn Immissionsgrenzwerte drei Jahre in Folge überschritten werden. Das ist aus Sicht des Redners eine Kapitulation. Deshalb fordert die FDP-Fraktion griffige Massnahmen

für den Lärmschutz der Bevölkerung. Allschwil, als grösste Baselbieter Gemeinde, ist übermässig betroffen. 75 % der Starts führen über Allschwiler Bann. Das ist Grund genug, dass sich der Redner hier für das Anliegen stark macht. Die Fluglärmkommission soll aber weiterhin ihre Arbeit fortsetzen können. Die FDP-Fraktion ist der Ansicht, dass die Berichte zur Kenntnis genommen werden können.

Dominique Zbinden (Grüne) erklärt, die Grüne/EVP-Fraktion nehme den Bericht so zur Kenntnis. Dieser dokumentiert Fortschritte und Probleme, präsentiert allfällige Lösungen und beleuchtet deren Umsetzung. Der Fluglärm steht in einem proportionalen Verhältnis zu den Flugbewegungen. Dieses Verhältnis ist nicht ganz 1:1, wie in der Kommissionsdebatte zu erfahren war, da auch immer leisere Flugzeuge entwickelt werden. Trotzdem kann dieser Aspekt nicht vernachlässigt werden und eine Reduktion des Flugverkehrs ist deshalb unumgänglich, wenn es hinsichtlich der Fluglärmproblematik eine Verbesserung geben soll. Dafür braucht es sinnvolle Alternativangebote. Zugverbindungen sind deutlich teurer als ein Flug, dauern länger und die Buchung ist kompliziert. Weshalb sollte man sich dafür entscheiden ausser aus Umweltschutzgründen? Diesbezüglich braucht es eine Verbesserung, um den Flugverkehr innerhalb Europas stark reduzieren zu können, was auch eine Verbesserung für die betroffenen Gemeinden zur Folge hätte.

Manuel Ballmer (GLP) kann sich mehrheitlich den Vorrednerinnen und Vorrednern anschliessen. Auch die GLP-Fraktion nimmt den Bericht und die Arbeit der Fluglärmkommission zur Kenntnis. Die Fraktion ist dankbar, dass man am Thema dranbleibt.

Claudia Brodbeck (Die Mitte) hält fest, der Bericht der Fluglärmkommission zeige auf, dass viele Bemühungen unternommen würden, um die Fluglärmbelastung zu minimieren oder zumindest nicht zu erhöhen. Die Situation belastet viele Einwohnerinnen und Einwohner in den betroffenen Gemeinden und ist vor allem in den Nachtstunden unbefriedigend. Es ist für die Vertreter der Fluglärmkommission nicht einfach, im Verwaltungsrat die gewünschte Einflussnahme zu nehmen, jedoch tun sie dies. Der Flughafen liegt in Frankreich. Die Mitte-Fraktion nimmt zur Kenntnis, dass die Bemühungen in den letzten Jahren intensiviert wurden und manchmal auch unbeeinflussbare äussere Umstände, wie das Wetter, Fluglärmbelastungen generieren. Der Bericht zeigt auf, dass die Anliegen der Bevölkerung ernstgenommen und Verbesserungen angestrebt werden. Es darf nicht vergessen werden, dass der Flughafen eine wichtige Funktion für die Wirtschaft von Basel-Landschaft und Basel-Stadt erfüllt und vor allem der Freizeitverkehr, den alle verursachen, zunimmt. Die Mitte-Fraktion ist für Kenntnisnahme des Fluglärmberichts.

Balz Stückelberger (FDP) schliesst sich sämtlichen vorangehenden Voten an, insbesondere auch dem Dank an die Vertreter im Verwaltungsrat. Sie tragen massgeblich dazu bei, dass die heutige Diskussion – im Gegensatz zu derjenigen in früheren Jahren – sehr konstruktiv verläuft. Eine Bitte an den Regierungsrat: Der Spielraum ist klein, wie der Kommissionspräsident sagte. Ein Punkt ist besonders störend, und dennoch besteht die Hoffnung, dass etwas verändert werden kann. Es geht um die Startzeit um 23 Uhr. Gemäss der Definition des französischen Rechts gilt der Moment, in dem das Flugzeug den Standplatz verlässt, als Startzeit. Verlässt das Flugzeug den Standplatz um 22.55 Uhr, gilt dies als um 23 Uhr gestartet. Vielleicht muss es dann noch auf ein anderes Flugzeug warten, und zu hören ist es in Allschwil um 23.15 Uhr. Das wird so wahrgenommen, als ob die Zeiten nicht eingehalten werden, ist jedoch eine rein technische Frage. Man könnte – es ist nicht einfach, wie der Redner weiss – den Regierungsrat auffordern, der französischen Zivilluftfahrtbehörde einen Brief zu schreiben, dass eine Neudefinition der Startzeit erfolgen soll: Massgebend ist derjenige Zeitpunkt, zu dem das Flugzeug abhebt. Der Regierungsrat soll diesen Spielraum nutzen. Um 23 Uhr gehen die Leute schlafen, weshalb eine Viertelstunde eine Rolle spielt.

Werner Hotz (EVP) dankt für den Bericht der Fluglärmkommission und den der UEK. Die Jahre 2022 und 2023 zeigen, dass man wieder im Bereich der Flugzahlen von 2019 ist und gegen 100'000 Flugbewegungen stattfinden. Der Bericht heisst «Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung». Die Bevölkerung erwartet eine Verminderung. Im Moment gibt es jedoch eine Zunahme, vor allem in den Nachtstunden vor und nach 23 Uhr. Sehr laut sind auch die Südlandungen, die unzulässig häufig erfolgen. Das Anliegen des Redners: Es sollen nicht nur Bemühungen erfolgen, sondern es soll Fakten geben – eine spürbare Lärmreduktion im Bereich des Flughafens. Davon ist man weit entfernt. Der Handlungsbedarf ist grösser denn je. Thomas Noack hat es erwähnt: 22.30 Uhr als letzte Startmöglichkeit wäre umsetzbar. Dies wird bereits seit längerem gefordert und Frankreich sagt immer, es dauere sehr lange. Aber man bleibt dran. Es handelt sich um einen langen Prozess.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 80:0 Stimmen wird der Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2021 und 2022 zur Kenntnis genommen.
