

## **Beschluss des Landrats vom 09.02.2023**

Nr. 2057

### **63. Handlungsanweisungen des Regierungsrats an seine Delegierten im Verwaltungsrat des EuroAirports**

2022/636; Protokoll: bw

Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) informiert, der Regierungsrat sei bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

**Peter Riebli** (SVP) richtet sich an Katrin Joos Reimer: Gut gemeint ist oft das Gegenteil von gut. Mit dem Postulat wird ein wildes Sammelsurium an Massnahmen vorgelegt, die von den Baselbieter Vertretern in den Verwaltungsrat des EuroAirports eingebracht werden müssten. Dafür bräuhete es einerseits eine Mehrheit im Verwaltungsrat und andererseits müsste die französische Aufsichtsbehörde für die zivile Luftfahrt aktiv werden. Beide Voraussetzungen sind für dieses wilde Sammelsurium nicht gegeben. Zugegeben, einzelne Punkte sind absolut sinnvoll – vorhin wurde ja gerade länger über die Anrollphase diskutiert. Daneben gibt es aber auch Aspekte, die nicht so gelöst werden können und andere, die nur sehr schwierig umsetzbar wären. Das ist der falsche Weg. Das ist aber gar nicht der Grund für Peter Rieblis Widerstand gegen das Postulat. Es gilt den Governance-Aspekt zu berücksichtigen: Das Instrument, wie die BL-Vertreter im Verwaltungsrat mandatiert und Aufträge erteilt werden, ist die Eigentümerstrategie des Kantons. Es ist nicht zielführend, der VR-Vertretung Einzelanliegen aufzudrücken. Es schwächt deren Glaubwürdigkeit, wenn sie immer mit neuen Anliegen kommen, die eh chancenlos sind. Auch nicht vergessen darf man, dass die primäre Aufgabe eines Verwaltungsrats die ist, dass er sich für die Interessen seiner Firma oder seines Konsortiums einsetzt. Neben der Eigentümerstrategie müssen die vom Kanton Basel-Landschaft delegierten Verwaltungsratsmitglieder auch die Interessen des Flughafens verfolgen. Man muss aufpassen, dass die Eigentümerstrategie aus dem Jahr 2023 – die hoch ambitioniert ist und viel vom VR verlangt, der sich sicherlich nach bestem Wissen und Gewissen für die Erreichung der Ziele einsetzen wird – nicht desavouiert wird, indem nun noch zusätzliche, nicht erreichbare Auflagen mitgegeben werden. Es muss sichergestellt werden, dass die zwei BL-Vertreter in dem 16-köpfigen VR überhaupt eine Chance haben, für die Umsetzung der in der Eigentümerstrategie aufgeführten Aspekte kämpfen zu können. Der Landrat muss sich darauf konzentrieren, seinen Verwaltungsräten in den Punkten den Rücken zu stärken, die bereits in der Eigentümerstrategie abgebildet sind. Peter Riebli blickt mit einem gewissen Missbehagen auf die Regierungsbank. Er übt sich darin, weil er dies in der neuen Legislatur öfters tun muss. *[Heiterkeit]* Meine Damen und Herren, wie kommen Sie dazu, ein solch wildes Sammelsurium entgegenzunehmen zu wollen? Damit wird unsere Eigentümerstrategie kompromittiert! Das ist nicht glaubwürdig. Peter Riebli ist entsetzt ob der Bereitschaft des Regierungsrats, dieses Postulat entgegenzunehmen zu wollen und plädiert für Ablehnung.

**Sven Inäbnit** (FDP) erklärt, auch die FDP-Fraktion sei nicht wahnsinnig glücklich über die Konzeption des Postulats. Einerseits sind viele Punkte enthalten, zu denen Vorstösse erledigt wurden, noch hängig sind oder die bereits in der Eigentümerstrategie abgebildet wurden. Ein solcher Rundumschlag in Form eines Postulats ist nicht ganz verständlich. Andererseits muss aber Peter Riebli schon auch widersprochen werden, der sagt, die BL-Verwaltungsräte würden mit diesen Handlungsanweisungen kompromittiert. Das ist keineswegs der Fall. Es sind etliche Aspekte enthalten, die bereits sehr deutlich adressiert wurden und die sich auch nicht gegen die Eigentümerstrategie richten. Vor allem traut die FDP-Fraktion den Verwaltungsratsmitgliedern aus dem Kanton Basel-Landschaft auch zu, dass sie sowohl die Interessen der Bevölkerung als auch die

Interessen des Flughafens balanciert einbringen können.

Zum Postulat: Ganz glücklich ist die FDP-Fraktion wie bereits angesprochen nicht. Fraktionsmitglieder, die in der Umgebung des Flughafens leben, und auch die Bevölkerung, die repräsentiert wird, erwarten halt schon, dass in diesen Fragen Bewegung entsteht. Deshalb wird ein Teil der Fraktion die Überweisung des Postulats unterstützen, ohne davon auszugehen, dass dies zu einer neuen Zeitrechnung für den Flughafen führt. Es soll aber als Signal und als Stärkung der eigenen Anliegen dienen. Ein anderer Teil der Fraktion wird das Postulat nicht überweisen, weil es als wildes Sammelsurium daherkommt und weil es Aspekte beinhaltet, die bereits erwähnt wurden.

**Katrin Joos Reimer** (Grüne) hat sich mehrmals den Vorwurf anhören müssen, ein wildes Sammelsurium eingereicht zu haben. Offenbar hat aber Peter Riebli den Zusammenhang der zehn Forderungen nicht begriffen. Der gemeinsame Nenner ist, dass all dies bereits zwar geregelt ist, jedoch nicht eingehalten wird!

Es werden konkrete Handlungsanweisungen gefordert. Es handelt sich um Dinge, die einigermaßen zeitnah umgesetzt werden können, weil sie ja eigentlich bereits erfüllt sein müssten.

Zu Punkt 1-3: Mitte der 1970er-Jahre wurde die Verlängerung der Hauptpiste mit CHF 23 Mio. aus Basel-Stadt, mit CHF 12 Mio. von der Eidgenossenschaft und CHF 5 Mio. von der Basler Wirtschaft finanziert. Der Basler Bevölkerung und dem Bundesparlament wurde versprochen, damit würden die Flugzeuge weiter nördlich starten. Auch wenn die Maschinen in Zukunft grösser würden, hätte man immer noch die Möglichkeit, an der Landesgrenze zu wenden und diese vor allem auch in höhere Höhe zu passieren (über 1'000 Meter über Meer). Erst 2015, also 38 Jahre später, trat ein französischer Erlass in Kraft, der Piloten dazu verpflichtet, nur in den Nachtstunden (22–00 Uhr) bis ans Pistenende zu rollen. Tagsüber starten die Flugzeuge noch immer irgendwo auf der Piste, grösstenteils am ursprünglichen, unveränderten Pistenende. «So what» kann man nur sagen, wenn man keine Ahnung von Fluglärm hat. Der Unterschied der Pistenlänge (früheres Abheben) macht von der Landesgrenze zur startenden Maschine 300-400 Meter oder noch mehr Höhendifferenz aus. Dies resultiert in der Lärmspitze in Unterschieden von 4–8 dB. Nimmt eine Lärmspitze um 10 dB zu – egal, ob von 10 auf 20 oder von 40 auf 50 – dann entspricht dies in der menschlichen Wahrnehmung einer Verdopplung der Lautstärke. 6 dB mehr in Allschwil ist verdammt viel lauter. Dazu kommt, dass 2014 die erste satellitengesteuerte Startprozedur eingeführt wurde, die dann laufend ausgebaut wurde. 2018 war der Ausbau abgeschlossen. Damit wurden Starts nach Süden – das Hauptprozedere – weiter in Richtung Schweizer Territorium verlegt. Es ist also nicht mehr von Abdrehen vor der Landesgrenze zwischen Allschwil und Hegenheim die Sprache. Das Abdrehen erfolgt über dem Zentrum von Allschwil. Die Missstände, das Nichteinhalten des Versprechens, am Pistenende zu starten, um an der Landesgrenze in einer gewissen Höhe zu fliegen, gehen in den ersten drei geforderten Handlungsanweisungen auf: Die Verschiebung der Startrouten über weniger dicht besiedeltes Gebiet; Verpflichtung ganztags und für alle Starts, vom Pistenende aus zu starten und die verbindliche Vorgabe einer Mindestflughöhe an der Landesgrenze. Diese Regelungen müssen im Luftfahrthandbuch und im französischen Ministerialerlass korrigiert werden.

Im Februar 2022 trat der Erlass in Kraft, der geplante Starts nach 23 Uhr verbieten sollte. Der Flughafen hat versprochen, damit würden Nachtstarts nach 23 Uhr um 80 % reduziert und der Dauerschallpegel südlich des Flughafens würde um 11 dB gesenkt. Die Beschränkung betrifft aber lediglich die geplanten Starts. Gleichzeitig wurden aber auch die Mindestanforderungen an die individuellen Lärmzertifikate der Flugzeuge ein wenig verschärft. Nur: Verspätet fliegen die Flugzeuge weiterhin. Damals haben die Regierungen der beiden Basel und das BAZL den neuen Erlass mit grosser Freude in der Hoffnung begrüsst, dies würde das Lärmproblem lösen. Nur die Anrainerverbände haben von Beginn an gesagt, das werde nicht funktionieren. Vor einer Woche konnte man in der bz Folgendes lesen: «Starts nach 23 Uhr gab es seit Inkrafttreten bis Ende

2022 exakt 291, wie die Regierung schreibt. Die Zahlen hat die Regierung in Frankreich erfragen müssen, denn publiziert werden sie grundsätzlich nicht.» 291 Starts nach 23 Uhr entspricht der Zählart des EuroAirports. Die Lärmmessstation des EAP in Allschwil hat 511 Starts nach 23 Uhr registriert, also wesentlich mehr. 511 Starts entspricht der Anzahl aus dem Jahr 2019 – so viel zur Reduktion. Zudem war der Dauerschallpegel zwischen 23 und 00 Uhr noch höher als 2019 und lag deutlich über dem Immissionsgrenzwert. Der besagte Erlass hat also nichts gebracht. Die Frage ist, ob totale Inkompetenz bei der Lärmberechnung der Grund ist oder ob der Erlass der französischen Luftfahrtbehörde extra so formuliert wurde, dass er sich zwar gut anhört, aber nichts bringt. Allerdings hat die Verschärfung der Mindestanforderungen an die individuellen Lärmzertifikate der einzelnen Maschinen, die als Lärminderungsmassnahme propagiert wurde, praktisch keine Maschine vom EAP ferngehalten. Auch die 25-35 Jahre alten Frachtmaschinen sind nicht verschwunden. Das wusste der EAP im Voraus, wie aus der von ihm in Auftrag gegebenen Balanced-approach-Studie hervorgeht. Diese Umstände führen zu den Forderungen nach einer anzahlmässigen Limitierung des Verspätungsabbaus, nach einem Verspätungsabbau bei Abflügen bis maximal 23.30 Uhr, der Erfassung des Startzeitpunkts ab Pistenschwelle anstatt ab Standplatz, der konsequenten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte auf Schweizer Hoheitsgebiete und der Erhöhung der kumulativen Lärmarge für die Flugzeuge. Mit diesen Punkten wird erreicht, dass höchstens noch ein bis zwei Starts nach 23 Uhr erfolgen können.

Dann gibt es noch den binationalen Vertrag aus dem Jahr 2006 betreffend Südlandungen. Dieser sieht vor, dass jährlich maximal 8 % Südlandungen stattfinden. Wird die Quote überstiegen, müssen die Gründe analysiert werden. Werden 10 % übertroffen, müssen Massnahmen geprüft werden. In den 15 Jahren, seitdem ILS 33 geflogen wird, wurde das Abkommen sechs Mal eingehalten. Drei Mal wurde die 10 %-Marke überschritten, sechs Mal die 8 %-Marke. Das führt zur neunten Forderung im Postulat.

Zum zehnten Punkt: Seit Jahren wird von einer neuen Risikoanalyse gesprochen. Diese kommt nicht, wird wieder versprochen und kommt noch immer nicht. Der Flottenmix ist anders, die Flugprozeduren haben sich geändert, die Pistenbenutzungsquoten ebenfalls. Zudem soll eine Risikoanalyse nach den Zielen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt des BAZL zehn Jahre vorausschauend sein. Diese Risikoanalyse basiert auf Daten aus dem Jahr 1999 und hinkt bald 25 Jahre hinterher. Eine neue Risikoanalyse muss dieses Jahr nun endlich veröffentlicht werden.

Der Regierungsrat ist gewillt, das Postulat entgegenzunehmen. Es bleibt ihm auch nichts anderes übrig: Wer kann denn gegen die Einhaltung von Verträgen und Erlassen sein? Wenn der Landrat dies ablehnt, gerät er in Erklärungsnotstand gegenüber der Bevölkerung. Dasselbe «Sammelsurium» an Forderungen wurde vom Schutzverband der Bevölkerung rund um den Flughafen Basel-Mülhausen am vergangenen Montag in Form einer Petition der Landeskanzlei eingereicht. Die Petition wurde von 4'400 Personen unterschrieben. Hinter diesem «Handlungspostulat» – oder, gemäss einigen Vorrednern, hinter diesem «Sammelsurium» – stehen also ein paar tausend Personen.

**Marc Scherrer** (Die Mitte) versuchte beim Votum von Katrin Joos Reimer dabeizubleiben, das gelang ihm aber nicht immer. Das ist nicht despektierlich gemeint. Es ist aber nicht zielführend, wenn im Landrat technische Diskussionen geführt werden. Aus diesem Grund schliesst sich der Votant Peter Riebli an: Es handelt sich um ein Sammelsurium an Massnahmen. Selten hat er ein Postulat mit zehn Massnahmen gesehen, ob dies zielführend ist, muss Katrin Joos Reimer wissen. Wenn überhaupt, muss diese Diskussion in der Kommission geführt werden. Marc Scherrer hat – solange er konnte – gut zugehört und Katrin Joos Reimer hat gesagt, es sei alles bereits geregelt. Wenn aber alles bereits geregelt ist, weshalb muss dies erneut getan werden? Möglicherweise besteht ein Ausführungsproblem. Dieses muss über den Verwaltungsrat – das Aufsichtsorgan über den EAP – überprüft werden. Persönlich ist Marc Scherrer der Ansicht, dass solche Aspekte über

die Eigentümerstrategie geregelt werden sollen. Diese ist anspruchsvoll genug. Es braucht keine weiteren Massnahmen, die letztlich – und das ist allen klar – keine Chance haben werden. Ein Teil der Mitte/glp-Fraktion – und damit kann der Redner leben – ist der Ansicht, dieses Anliegen soll in der Kommission besprochen werden. Deshalb wird die Mitte/glp-Fraktion der Überweisung grossmehrheitlich zustimmen.

**Andreas Bammatter** (SP) stellt klar, dass die SP-Fraktion weiterhin alle Anliegen unterstützen werde, die den Flughafen dazu bringen, das zu tun, was er tun muss. Wenn der Regierungsrat bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen, dann hat er offenbar Handlungsbedarf erkannt. Es ist wichtig dranzubleiben. Der Flughafen soll natürlich nicht geschlossen werden. Der Flughafen muss aber mit der Region zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit muss Schritt für Schritt optimiert werden. Die Bereitschaft der Regierung, das Postulat entgegenzunehmen, zeigt auch ihre Bereitschaft, an diesen Schritten weiterzuarbeiten. Der Landrat wird gebeten, der Überweisung des Postulats zuzustimmen.

://: Mit 50:24 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird das Postulat überwiesen.

Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) informiert, dass Postulat 2022/549 «Vergleichsdienst über familienfreundliche Arbeitgebende» (Traktandum 68) von Miriam Locher zurückgezogen wurde. Sie wünscht allen schöne Ferien und schliesst die Sitzung um 16.30 Uhr.

---