

Beschluss des Landrats vom 25.10.2018

Nr. 2258

30. Euroairport – Eigentümerstrategie: Feigenblattpolitik BL, wie weiter? 2018/457; Protokoll: mko

Andreas Bammatter (SP) beantragt die Diskussion.

://: Dem Antrag wird stillschweigend stattgegeben.

Andreas Bammatter (SP) bedankt sich für die ausführliche Beantwortung, die seit Ende Juni vorliegt. Er ist froh, dass Regierungsrat Thomas Weber am kantonalen Schwingfest in Schönenbuch dabei war und zusammen mit dem Interpellanten und vielen anderen den Tag geniessen konnte. Allerdings erlebte er dort auch, was es heisst, in Allschwil und Schönenbuch mit dem Fluglärm wohnen zu müssen. Zwei Aufnahmen der Fluglärmkarten vom letzten Monat veranschaulichen das eindrücklich. *[Der Votant lässt die Tabelle projizieren, worauf die Lärmbelastungsspitzen eingezeichnet sind.]* Die Darstellung zeigt die Entwicklung vom 24. August 2018 zwischen 22 und 24 Uhr. In diesen zwei Stunden wurde neunmal der Dezibelwert von 70 überschritten. In der Beantwortung heisst es: «Der Fluglärmbelastung ist insbesondere in den Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr gebührend Rechnung zu tragen». Es stellt sich die Frage, ob das «gebührend» ist. Weiter steht: «Die Wohnqualität in den flughafennahen Gemeinden wird so wenig wie möglich beeinträchtigt». Am 13. August 2018, so zeigt eine weitere Darstellung, wurde zwischen 6 Uhr und 6.30 Uhr die Dezibelmarke von 70 dreizehn Mal überschritten – an einem Samstag. Wie steht es da mit der Wohnqualität?

In der Beantwortung zur Frage 5 ist zu lesen: «Die Regierung setzt sich dafür ein, dass dieser Konflikt möglichst gering gehalten werden kann. In diesem Zusammenhang erwartet sie vom EAP, dass er sein Geschäft und die Weiterentwicklung des Flughafens an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit ausrichtet». Der Flughafen baut seine Kapazitäten laufend aus. Auch kommen immer neue Destinationen hinzu, und vor kurzem wurde bekannt, dass auch Langstreckenflüge eingeführt werden sollen. Die An- und Abflüge werden immer enger getaktet, was zu mehr Flugbewegungen und somit auch zu mehr Verspätungen führt. Ist das nachhaltig? Der Votant möchte keine Regierung, die die Nachhaltigkeit erwartet, sondern eine, die sie fordert. Mit der und für die Bevölkerung.

Die Frage, so **Werner Hotz** (EVP), lautete: Worin ist das Engagement der Regierung für die Wohnbevölkerung zu erkennen? Die Antwort: In der Eigentümerstrategie. In der Ziffer 2 heisst es, dass der Fluglärmbelastung in den Nachtstunden von 22 Uhr bis 6 Uhr gebührend Rechnung zu tragen sei. In den letzten Jahren kam es zu einer 1- bis 2-prozentigen Zunahme zu genau diesen Zeiten. In der Wahrnehmung der Bevölkerung hält diese Eigentümerstrategie nicht, was sie verspricht. Die Erwartung an die Regierung ist, dass sie versucht, das umzusetzen, was sie darin festgehalten hat: Dass nämlich die Lärmbelastung im genannten Zeitraum auch wirklich abnehmen wird.

Hanspeter Weibel (SVP) möchte erst die Ausführungen von Andreas Bammatter ergänzen. Es ist, nebenbei gesagt, anzunehmen, dass das Schwingfest, das der Interpellant eingangs geschildert hatte, am Tag stattgefunden hat, nicht in der Nacht. Nach 22 Uhr braucht es übrigens nicht mehrere Flieger, die verspätet den Flughafen anfliegen – der erste reicht schon, damit man aus dem Schlaf geholt wird.

Es geht für den Votanten nicht darum, dass «gebührend Rechnung getragen» wird. Es wurde im-

mer wieder betont, dass die Nachtflugsperrung jener des Flughafens Zürich angepasst werden soll. Denn damit schafft man eine Situation, die gerade im Frachtbereich dem Standort Basel einen Wettbewerbsvorteil verschafft. Verschiedene Flüge, die früher nach Zürich gingen oder von dort ausgingen, kommen jetzt nach Basel, weil hier die Regelung viel grosszügiger ist. Es kann nicht sein, dass in der Eigentümerstrategie so etwas wie «gebührend Rechnung tragen» geschrieben steht. Dies geht zu wenig weit und sollte in der Tat anders formuliert werden. Man darf das auch als Antrag verstehen.

Ein weiterer Punkt betrifft «Erhalt und Weiterentwicklung des gut funktionierenden Flughafens». In letzter Zeit konnte man lesen, dass bei der Ankunft im Flughafen die Passagiere lange Wartezeiten über sich ergehen lassen müssen. Auch darauf müsste der Eigentümer Acht geben. Der Flughafen hat in der Vergangenheit Reserven gebildet, hat Geld ausgegeben und ist eine eigene Strategie in Bezug auf Ausbau des Frachtgeschäfts gefahren. Damit fehlte ihm das Geld, um die Infrastruktur für den Passagierflugverkehr entsprechend anzupassen. Das muss nun nachgeholt werden. Auch hier nahm der Eigentümer zu wenig seinen Einfluss wahr und die Politik müsste sich klar positionieren, in welche Richtung die Weiterentwicklung gehen soll.

Die letzte Bemerkung gilt dem Flugzug, der die Grundlage für eine massive Ausweitung des Einzugsgebiets des Flughafens darstellt. Ein Zug kann grundsätzlich ökologisch sein. Im Fall des Flugzugs wird jedoch das in der Interpellation angesprochene Problem auf keinen Fall gelöst werden können.

Felix Keller (CVP) mit einer Frage an die Regierung zur Frage 5: Wieso wird die trinationale Umweltcharta nicht in die Eigentümerstrategie einbezogen? Die Antwort dazu ist etwas dürftig ausgefallen. Deshalb die Nachfrage: Wie intensiv findet denn nun eigentlich der Austausch mit den Anspruchsgruppen statt, z.B. der Austausch zwischen Gemeinde Allschwil, Verwaltungsrat und Regierungsrat?

Regierungsrat **Anton Lauber** (CVP) wohnt, wie allseits bekannt, selber in Allschwil. Andreas Bammatter hat Recht: Erst wer einmal im Allschwiler Dorfkern ein landendes Flugzeug erlebt hat, weiss, wovon hier die Rede ist. Alles andere ist Theorie. Es ist dem Regierungsrat bewusst, dass es empfindliche Zeiträume gibt, insbesondere die Tages- und Nachtrandstunden. Dabei geht es vor allem um die Zeiten von 22-23 Uhr und 23-24 Uhr. Zum Teil sind in diesen Zeiträumen sogar die Planungsgrenzwerte überschritten. Das Problem der Planungsgrenzwerte – nicht der Immissionsgrenzwerte – ist also real existent.

Der Austausch mit den Verwaltungsratsmitgliedern ist deutlich intensiver als auch schon. Man hatte die Vertreter des EAP auch schon in die Gesamregierung eingeladen und mit ihnen die Thematik erörtert. Insbesondere geht es jetzt auch um die Anpassung und Weiterentwicklung der bestehenden Eigentümerstrategie. Dort werden die Anliegen, wie sie in der Beantwortung der Interpellation zusammengefasst wurden, aufgenommen. Das Ziel ist, auf zwei Aspekte einzugehen: Zum einen geht es um die speziell lästigen Nachtflüge (23-24 Uhr), wobei es vorab um die Express-Fracht geht. Hier stellt sich die Frage, was «Express» bedeutet und wie stark die hiesige Wirtschaft auf diese Fracht wirklich angewiesen ist. Darauf hat der Regierungsrat ein Auge geworfen. Das andere Thema ist der Lärmkorridor, wobei geschaut wird, wie sich der allenfalls ausgestalten lässt.

Diese Verhandlungen finden regelmässig mit den Vertretern der Regierung und des Verwaltungsrats statt, stets auch unter Einbezug der französischen Seite. Diese beobachtet mit Argwohn, was auf Schweizer Seite geschieht, denn eine Entlastung könnte auf ihrer Seite zu einer Mehrbelastung führen.

Zur Frage, wie stark man sich exponiere: Der Wirtschaftsförderer nahm zusammen mit dem Votanten an der Generalversammlung des Schutzverbands in Allschwil teil. Jene, die damals ebenfalls anwesend waren, wissen, dass sich die Baselbieter Seite dort sehr stark exponiert gefühlt hat. Mit

anderen Worten weiss die Regierung, wo das Problem liegt. Sie spürt auch, dass der Druck im Parlament deutlich grösser geworden ist als auch schon. Das ist auch ein wichtiges Signal für die Verhandlung der Baselbieter Delegation im Verwaltungsrat, was zu weiteren Erfolgen führen kann.

Klaus Kirchmayr (Grüne) hört die Regierung und sieht auch, dass Taten folgen. Insofern ist spürbar, dass ihr Engagement eine neue Stufe erreicht. Es wäre aber hilfreich, wenn der Flughafen aufhören würde, von einem Passagierwachstum bis 2030 auf 13 Millionen zu reden. Das macht zumindest deutlich, was wirklich in den Köpfen der operativ Verantwortlichen steckt, denn sie wollen das Aufkommen von heute 7 Millionen fast verdoppeln. Es soll niemand sagen, dass das alles zwischen 7 und 22 Uhr möglich sei. Es wäre sehr wichtig, dass die operativ Verantwortlichen die entsprechenden Signale aus der Bevölkerung verstehen.

Hanspeter Weibel (SVP) hat eine Nachfrage zur Aussage von Regierungsrat Lauber: Darf man damit rechnen, dass die Formulierung zum Thema Fluglärmbelastung in den Nachtstunden in der Eigentümerstrategie etwas verschärft wird und fordernd ausfällt? Dass man nachher nicht wieder lesen muss, dass dem Thema «gebührend Rechnung zu tragen» sei?

Regierungsrat **Anton Lauber** (CVP) versucht die Frage von Hanspeter Weibel so zu beantworten, dass die Vorlage vom 26. Juni 2018 datiert und seither nahrhafte Diskussionen stattgefunden haben.

Jürg Vogt (FDP) freut sich sehr über die Worte von Regierungsrat Anton Lauber. Es geht offenbar die richtige Richtung.

Es ist in der wirtschaftlichen Verantwortung des Flughafens, seine Passagierzahlen zu entwickeln. Die Frage ist, wie das geschieht. Auch andere Branchen erhalten von der Politik Leitplanken aufgedrückt. In dieser Frage gilt es, von Seiten Politik solche durchzusetzen – denn es gibt sie bereits. Was der Flughafen nun aber dringend machen muss, das sind klare Zeichen zu setzen. Würde das Nachtflugverbot dereinst strikte durchgesetzt, wäre das etwas, das die Bevölkerung auch versteht.

Balz Stückelberger (FDP) mit zwei kurzen Bemerkungen. Die eine geht an die Adresse von Hanspeter Weibel, der einmal mehr salopp die Behauptung aufstellt, dass die Fracht nur deshalb nach Basel gewechselt ist, weil man hier ewig fliegen könne... Sein Kollege soll bitte endlich zur Kenntnis zu nehmen, dass die Fracht schon immer in Basel war – weil Basel aufgrund seiner geographischen Lage ein ganz wichtiger Logistikstandort ist. Entsprechend hat der Flughafen auch seine Zeiten gestaltet, weil davon letztlich alle profitieren.

Eine zweite Bemerkung zu Jürg Vogt, der gesagt hatte, dass man darauf warte, dass endlich ein Zeichen vom Flughafen komme. Es wäre nicht schlecht, die Fakten dazu einmal zur Kenntnis zu nehmen, denn Anfang Jahr setzte der Flughafen ein solches Zeichen und gab bekannt, dass man freiwillig die Südstarts ab 23 Uhr um 50 Prozent reduzieren möchte.

Apropos Zeichen: Laut **Andreas Bammatter** (SP) wäre es möglich, nördlicher zu starten und zu landen. Dann befänden sich die Flugzeuge höher über dichtbesiedeltem Gebiet. Der Flughafen macht von dieser Möglichkeit bis jetzt keinen Gebrauch. Es würde ihn nichts kosten – ausser den entsprechenden Befehl an die Piloten zu geben.

Klaus Kirchmayr (Grüne) bittet Balz Stückelberger ebenfalls, einmal die Fakten und Statistiken zur Kenntnis zu nehmen. Vom Ziel der Reduktion um 50 Prozent bis 2019 ist man noch meilenweit entfernt. Südlandungen – die viel problematischer da weitaus lauter als Starts sind – wurden Ende Oktober 2018 noch 13 Prozent durchgeführt. Dies bei einer Alarmlimite von 5 Prozent und einer

Interventionslimite von 10 Prozent. Der Votant hört die Zeichen, sieht aber nicht, dass irgendetwas darauf folgt.

://: Die Interpellation ist erledigt.
