

## **Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat**

### **betreffend Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!**

2018/727

vom 25. März 2020

#### **1. Ausgangslage**

Das Postulat von Rahel Bänziger, eingereicht am 30. August 2018 und vom Landrat am 4. April 2019 überwiesen, fordert den Regierungsrat auf, zusammen mit dem Regierungsrat von Basel-Stadt über die Vertreter der beiden Kantone im Verwaltungsrat (VR) des EuroAirport (EAP) nachdrücklich und dringlich die Einhaltung des Espoo-Abkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im grenzüberschreitenden Rahmen ([Espoo-Konvention](#)) einzufordern und die längst fällige UVP inklusive Risikoanalyse zu verlangen. Dies unter anderem aufgrund der Zunahme des Fluglärms auf Schweizer Territorium seit der Einführung des satellitengestützten Flächennavigationsverfahrens (RNAV), durch welches eine Verschiebung der Lärmkurve in Richtung Süden erfolgt ist. Zudem wird der Regierungsrat aufgefordert, zeitnah zu prüfen und zu berichten, wie er die Bevölkerung anderweitig vor dem zunehmenden Fluglärm – insbesondere in den Nachtstunden – und den gesundheitlichen Risiken zu schützen gedenkt.

In seiner Stellungnahme hält der Regierungsrat fest, dass das Espoo-Abkommen grundsätzlich anwendbar ist, wenn ein neues Vorhaben voraussichtlich erhebliche, grenzüberschreitende, nachteilige Auswirkungen hat. Die Konvention listet im Anhang die relevanten Vorhaben auf, darunter den Bau von Flughäfen, nicht aber Massnahmen zur Optimierung des bestehenden Flugbetriebs, wie die Einführung des RNAV-Verfahrens anstelle der bisherigen Funknavigation.

Zurzeit laufen unter Federführung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und in Zusammenarbeit mit dem BAZL die Vorarbeiten zur geforderten Aktualisierung der Risikoanalyse von 2001. Mit dem Ziel, den Lärmschutz in den Nachtstunden – namentlich nach 23 Uhr – zu verstärken, hat der EAP Ende November 2018 beim französischen Transportministerium (Direction Générale de l'Aviation Civile / DGAC) beantragt, eine Studie zur Prüfung von zusätzlichen konkreten Lärmschutzmassnahmen zu initiieren. Dazu sind u.a. Gespräche mit über 90 Interessengruppen vorgesehen, die von einer allfälligen Änderung der Betriebsabläufe des Flughafens betroffen wären.

Der EuroAirport und die Flugsicherungsbehörde (Direction des Services de la navigation aérienne / DSNA) sind zusammen mit den Flugsicherungsexperten sowie dem Chefpiloten einer Airline daran, ein Abflugverfahren zu definieren, welches vorsieht, dass die Starts nach Westen wieder konsequent über möglichst dünn besiedeltes Gebiet nordwestlich der Landesgrenze führen. Das korrigierte Verfahren soll nach einer Überprüfung durch Testflüge, von denen die ersten bereits stattgefunden haben, im laufenden Jahr umgesetzt werden.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat [2018/727](#) «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Umweltschutz- und Energiekommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 20. Januar und 17. Februar 2020 in Anwesenheit von Regierungspräsident Isaac Reber beraten. Für Auskünfte zur Vorlage stand Tobias Lüscher, Controlling Beteiligungen VGD, zur Verfügung. An der Sitzung vom 17. Februar 2020 war zusätzlich Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, zugegen.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Die Frage, ob das Postulat abgeschrieben werden könne, war in der Kommission umstritten. Eine knappe Mehrheit sprach sich für ein Stehenlassen des Postulats aus. Die Forderung nach einer dringend notwendigen, umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Espoo-Abkommen – in welcher neben dem Lärm auch alle weiteren Emissionen sowie das Gesundheitsrisiko untersucht werden – sei noch nicht erfüllt.

Eine grosse Kommissionsminderheit erklärte sich zufrieden mit dem Bericht des Regierungsrats und liess sich von den zusätzlichen Ausführungen der Verwaltung überzeugen. Die Vertreter des Kantons Basel-Landschaft hätten sich mit Nachdruck und im Rahmen ihrer Möglichkeiten für die Forderungen des Postulats im Verwaltungsrat des EAP eingesetzt, daher könne das Postulat abgeschrieben werden.

Mit Verweis auf die Auskünfte des BAZL, des französischen Transportministeriums DGAC und des EAP hielt der Verwaltungsvertreter auf entsprechende Anfrage eines Kommissionsmitglieds fest, dass die Kriterien gemäss Espoo-Abkommen nicht vorliegen und dementsprechend eine UVP nicht ausgelöst werden könne. Vor Einführung der neuen RNAV-Prozeduren im Jahr 2019 sei aber eine Umweltbeeinflussungsstudie nach französischem Recht durchgeführt worden. Grundsätzlich versuche man angesichts der Komplexität des Themas, den Fokus in einem ersten Schritt auf die Lärmthematik zu setzen. Dieser Weg sei erfolgsversprechender, als wenn man im aktuellen Zeitpunkt zu viel Druck bezüglich Espoo-UVP aufsetze und damit einen deutlich geringeren Mehrwert erwirken würde. Der Kanton Basel-Landschaft sei zudem in den entscheidenden Steuerungsgremien des EAP nicht in federführender Stellung, wurde unterstrichen. Jedoch würden sich sowohl der Regierungsrat wie auch die Baselbieter Vertreter weiterhin engagiert für eine Fluglärmverminderung einsetzen. Nicht zuletzt habe man bezüglich der zweiten Nachtstunde in den entsprechenden Gremien bereits konkrete Anträge und Forderungen eingebracht und durchgesetzt, betonte die Verwaltung.

Demgegenüber argumentierte die eine Kommissionsseite, das RNAV-Verfahren am EAP habe zu einer Zunahme des Fluglärms auf Schweizer Boden geführt, womit eine umweltrelevante Veränderung gegeben und die Forderung nach der Durchführung einer UVP gemäss Espoo-Konvention legitim sei. Es wurde unterstrichen, dass die Lärmwerte in der zweiten Nachtstunde über dem Grenzwert liegen und die Umweltverträglichkeit somit in der Zeit von 23 bis 24 Uhr nicht gegeben sei. Dass aktuell Lärmschutzmassnahmen überprüft würden, reiche nicht aus. Das Postulat soll erst abgeschrieben werden, wenn die Massnahmen umgesetzt und auf ihre Wirksamkeit überprüft worden sind. Es wurde vorgeschlagen, dass die UVP unter Einbezug der Erkenntnisse aus den Jahren 2019 und 2020 bis im Sommer 2021 durchgeführt werde.

Die Frage eines Kommissionsmitglieds, ob auch Gesundheitsrisiken in der geforderten Risikoanalyse untersucht würden, wurde von Seiten Verwaltung verneint. Dies sei aber eine Forderung des Postulats, stellte das Kommissionsmitglied fest und verlangte Auskunft darüber, wie sichergestellt werden könne, dass das Thema mitberücksichtigt wird. Zum Gesundheitsthema gebe es keine gesicherten Studien, hiess es von Seiten Verwaltung. Allerdings würden aktuell vom EAP Feinstaubdaten erhoben, zu welchen es bis im Sommer 2020 eine erste Auswertung geben soll.

Mit welchen Massnahmen dafür gesorgt werde, dass die Lärmkurve wieder weiter nach Nordwesten über dünnbesiedeltes Gebiet verschoben wird, wollte ein Kommissionsmitglied wissen. Die Verwaltung erklärte, dass dafür – neben dem so genannten «Abdrehpunkt» – verschiedene zusätzliche flugtechnische Parameter entscheidend seien. Bisherige Testflüge hätten bereits gezeigt, dass die optimale, gewünschte Linie geflogen werden könne.

Die Idee eines grundsätzlichen Nachtflugverbots ist nach Auskunft der Verwaltung für Frankreich ein No-Go, für das BAZL stehe eine Nachtflugsperrung ausser Frage, weil der EAP ein Landesflughafen sei. Man versuche, die besonders heikle, zweite Nachtstunde zwischen 23 und 24 Uhr mit der Regelung «keine geplanten Starts nach 23 Uhr» anzugehen und damit die Zeitfenster ohne Fluglärm zu erweitern. Von dieser Regelung verspricht man sich die grössten Chancen auf eine Durchsetzung. Auch sollen die Landebahnen besser ausgerichtet werden, so dass ab 22 Uhr – wie ursprünglich einmal geplant – sowohl Landungen wie auch Starts nach Norden möglich sind, was in den letzten Jahren aufgrund der Kapazitätsengpässe nicht mehr möglich war. Zudem sollen zur weiteren Lärmreduktion lärmärmere Flugzeuge eingesetzt werden.

In Bezug auf die genauen Zeiten der Nachtflugverbote an den Flughäfen in Zürich und Genf erklärte die Verwaltung, dass Zürich-Kloten bezüglich Flugzeiten aktuell etwas eingeschränkter als der EAP sei und Genf etwas weniger eingeschränkt.

Auf Nachfrage aus der Kommission erklärte die Verwaltung, dass ein Stehenlassen des Postulats das Weiterbestehen des Auftrags an den Regierungsrat bedeute, gemeinsam mit den Vertretern des Kantons Basel-Stadt im Verwaltungsrat des EAP die Einhaltung des Espoo-Abkommens einzufordern und die UVP zu verlangen.

### **3. Antrag an den Landrat**

Die UEK beantragt dem Landrat mit 7:6 Stimmen, das Postulat stehen zu lassen.

25.03.2020 / ble

### **Umweltschutz- und Energiekommission**

Thomas Noack, Präsident