

Beschluss des Landrats vom 09.05.2019

Nr. 2640

31. Gesetz zum Schutz der Bevölkerung vor den schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs

2018/881; Protokoll: mko

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) weist einleitend darauf hin, dass eine Parlamentarische Initiative zur Vorberatung an eine Kommission – in diesem Fall die Umweltschutz- und Energiekommission – überwiesen würde, sofern sie von einer Mehrheit der anwesenden Ratsmitglieder vorläufig unterstützt wird. Der Regierungsrat hat das Recht zur Stellungnahme. Im vorliegenden Fall beantragt der Regierungsrat, die Initiative abzulehnen.

Rahel Bänziger (Grüne) unternimmt es, auf einige der Punkte, mit denen der Regierungsrat die Ablehnung der Parlamentarischen Initiative begründete, einzugehen und sie in Frage zu stellen. Erstens zur geforderten Nachtflugsperrung zwischen 23 und 6 Uhr analog zu Zürich: Die als grosser Wurf verkaufte «Aufhebung der Starts ab 23 Uhr» wird nur geprüft – das ist keine einschneidende Massnahme. Damit sollen die Anwohner getröstet werden. Das Schlusswort aber haben die Franzosen. Immerhin spricht sich der Verwaltungsrat für eine Prüfung der Aufhebung der Starts nach 23 Uhr aus, doch gemäss Regierungsrat sei der EAP auf die Stunde zwischen 23 und 24 Uhr angewiesen. Es fragt sich, wer hier gewinnorientierter ist: Der Regierungsrat oder der Verwaltungsrat, der immerhin noch eine gewisse Rücksicht auf die lärm-betroffene Bevölkerung nimmt. Verschiedene Studien zeigen, dass die verlangte Nachtflugsperrung nicht die gravierenden Auswirkungen hätte, wie sie der Regierungsrat als Schreckgespenst an die Wand malt. Eine Impact-Studie des EAP von 2009 zeigt, dass die Nachtflugsperrung von 23-6 Uhr zu keinem Passagierverlust führen würde, die Airlines könnten sich «anpassen» oder «voraussichtlich anpassen». Die Behauptung des Regierungsrats, dass eine erweiterte Nachtruhe die Existenz des EAP in Frage stellen würde, wird also durch EAP-eigene Studien widerlegt. Auch die Drohung, die Expressfracht würde wegziehen, ist obsolet, da alle fünf umliegenden Flughäfen längere Nachtflugsperrungen haben als Basel. Übrigens dauert jene in Genf von 24 bis 6 Uhr, und nicht nur bis 5 Uhr, wie der Regierungsrat schreibt. Zudem ist die meiste Expressfracht ohnehin regionsfremd – sie kommt also nach Basel wegen des langen Nachtbetriebs und der niedrigen Taxen.

Die Bevölkerung soll dafür mit geringerer Lebensqualität, mit ihrer Nachtruhe und ihrer Gesundheit dafür bezahlen? Sicher nicht. Gerade der Nachtlärm ist verantwortlich für die ca. 14% höhere tödlichen Herzinfarktquote in Allschwil als anderswo in der Schweiz (siehe SiRENE-Studie). Was ist wichtiger: das Geschäftsmodell des EAP mit möglichst vielen Billig-, Nacht- und Frachtflügen – oder die Nachtruhe, die Lebensqualität und die Gesundheit zehntausender Anwohner rund um den EAP? Der Auftrag für die Nachtruhe besteht bereits (in Form der Motion Göschke, die mehrfach stehen gelassen und vom Landrat bestätigt wurde). Es macht also nichts, wenn man die Forderung in ein Gesetz reinschreibt – im Gegenteil: Es würde zeigen, dass der Regierungsrat das Parlament ernst nimmt.

Zweiter Punkt: Es sollen keine finanziellen Mittel gesprochen werden, die zu einer Zunahme der Umweltbelastungen führen. Der Regierungsrat erwähnt nur den geplanten Bahnanschluss, wobei er argumentiert, dass es sich dabei gar nicht um ein Flughafenprojekt handle. Das ist mehr als blauäugig – das ist blind. Der EAP war beim Bahnanschluss-Projekt von Beginn an federführend. Der LUPO-Bericht des Bundesrats zeigt, dass Kloten an seine Kapazitätsgrenzen stösst, weshalb die Kapazitätsreserven des EAP vermehrt nutzbar gemacht werden sollen. Mit anderen Worten: Zürich und Genf kommen an den Anschlag, und deshalb soll Basel gefälligst schauen, wie man den zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann. Mit dem Bahnanschluss soll ganz eindeutig eine Ver-

schiebung von Passagieren von ZH nach BS erleichtert werden. Auch ohne Bahnanschluss nahm die Passagierzahl in Basel während der letzten 10 Jahre um jährlich 7-10 % zu. Ein noch stärkeres Wachstum des Flugverkehrs dank dem Bahnanschluss, oder anderen Erweiterungen, ist wegen der Gesundheit der Flughafen-Anwohner nicht zu verantworten.

Dritter Punkt: Zurückverschieben der Starttrouten LUMEL, BASUD und ELBEG. Die Tatsache der Südverschiebung wird vom Regierungsrat schlicht verneint. Der Fluglärm in Allschwil hat sich gemäss EAP-Umweltbericht seit 2012 zwischen 23 und 24 Uhr verdoppelt, der Schalldruck verzehnfacht. Dafür gibt es nur zwei mögliche Erklärungen: Entweder die Zahl der Flüge hat sich verzehnfacht oder die Flugbahnen wurden gegen Allschwil hin verschoben. In der Tat haben sich die Flugkurven nach Süden über Allschwil verschoben. Auch das BAZL hat in einem Schreiben an den Schutzverband «eine leichte Südverlagerung der Flugspuren» zugegeben. Gemäss Regierungsrat sollen (durch Konzentration der Flugspuren) heute ca. 1700 Personen weniger mit Lärm belastet sein. Dabei handelt es sich aber um eine Nettozahl. Wie viel am Boden dafür mehr unter dem Lärm leiden, konnte der Votantin bislang niemand sagen.

Beim vierten Punkt geht es um eine Limitierung der Südlandequote auf 8 %. Hier ist der Regierungsrat bereit, sich der Sache anzunehmen (siehe auch das Postulat 2018/822, Reduktion der Südlandequoten). Es müssten hierzu noch Sicherheitsabklärungen vorgenommen werden. Bis 2001 galten jedoch 10 Knoten Rückenwind und es war damals kein erhöhtes Risiko ersichtlich. Erst als auf Geheiss der ACNUSA, der französischen Fluglärmkontrollbehörde, die die 5-Knoten-Regelung zum Schutz der elsässischen Bevölkerung verordnete, wurde dies zum Thema. Ginge es nämlich wirklich um die Sicherheit, würde über diese Regelung nicht wie auf einem Bazar verhandelt. Diese Forderung (max. 8%) gehört befolgt und demzufolge auch ins Gesetz. Bis jetzt ist sie im Vertrag geregelt, wird aber schlicht nicht eingehalten.

Fünfter Punkt: der Anteil Fracht soll nicht weiter zunehmen. Gemäss Plänen des EAP sollen bis 2030 die Passagierzahlen um 66 % und die Frachttonnage um 100 % zunehmen. Laut bz-Interview mit Verwaltungsrat Raymond Cron überwiegen die Frachter zwischen 23 und 24 Uhr die Passagierflüge um rund das Vierfache. Eine Einschränkung der Fracht käme deshalb überproportional den schlafenden Bewohnenden zu Gute.

Die weiteren Punkte – ein Überprüfen der Messdaten und die Handlungsanweisung an die Verwaltungsräte – scheinen dem Regierungsrat kein grosses Bauchweh zu bereiten. Er meint, dass die Punkte der Parlamentarischen Initiative bereits ausreichend adressiert und in die Eigentümerstrategie aufgenommen seien. Letzteres ist eben nicht der Fall. Wenn sie aber adressiert sind, können sie auch verbindlich als Bestimmung in einem Gesetz festgelegt werden. Dieses muss nicht umfangreich sein. Das Gesetz über den Schutz der Bevölkerung vor Atomkraftwerken zum Beispiel umfasst gerade mal zwei Paragraphen. Zwei Paragraphen sollte einem auch der Schutz der Bevölkerung vor den schädlichen Auswirkungen vor Fluglärm Wert sein.

Roman Klauser hatte es diesen Morgen bereits angetönt: Allschwil hat genug! Die Gemeinde hat eine Petition gegen den Fluglärm lanciert. Die darin aufgeführten Punkte decken sich mit jenen der Parlamentarischen Initiative. Die Bevölkerung steht auf, sie hat genug. Zumindest jene, die von dem Problem betroffen sind. Die Votantin appelliert deshalb an die Solidarität jener, die nicht direkt betroffen sind und bittet alle, der Überweisung der Parlamentarischen Initiative zuzustimmen.

Rolf Richterich (FDP) verweist auf den heutigen Morgen, als das ganze Thema diskutiert und zugunsten der Eigentümerstrategie entschieden wurde. Der Regierungsrat hat in der Begründung der Ablehnung der Parlamentarischen Initiative klar den starken Zusammenhang mit der Eigentümerstrategie aufgezeigt. Wenn diese heute abgesehnet wurde, ist die Parlamentarische Initiative somit überflüssig. Die FDP-Fraktion schliesst sich der Haltung der Regierung an, stützt sich dabei auf die zuvor gemachten Aussagen und lehnt die Initiative ab.

Sven Inäbnit (FDP) ergänzt zu Rolf Richterich, dass es absolut der falsche Weg wäre, das, was heute Morgen schon diskutiert wurde, in ein Gesetz zu pressen. Der FDP-Fraktion geht es nicht darum, den EAP in ein Korsett zu zwingen. Es müssten vielmehr die Linien verfolgt werden, die in der Eigentümerstrategie aufgezeigt sind.

Werner Hotz (EVP) zitiert Zwingli, der einst gesagt hatte: «Tut um Gottes willen etwas Tapferes!». Dieser Ausspruch fiel vermutlich nicht im Zusammenhang mit einer Fluglärmdebatte. Trotzdem möchte der Votant eine Verknüpfung zu diesem Thema herstellen, denn es geht um ein besonderes Schutzanliegen. Eine besondere Situation erfordert besondere Massnahmen. Ein Gesetz hat Gewicht und Ausstrahlung. Das ist der Grund, weshalb der Votant die Parlamentarische Initiative als richtiges Mittel sieht, um das Problem anzugehen. Er bittet um Unterstützung der Initiative.

Markus Graf (SVP) hat eben bei seiner Sitznachbarin nachgefragt, wie hoch die Baulandpreise in Binningen seien: In den besseren Lagen zwischen CHF 2'100 und 2'200.-. Da die Baulandpreise immer auch Angebot und Nachfrage widerspiegeln, fragt sich der Votant schon, warum offenbar immer noch so viele Leute in Binningen wohnen möchten, wenn der Lärm dort so unerträglich sein soll. Auch Allschwil wächst fröhlich vor sich hin. Deshalb ist die SVP-Fraktion der Meinung, dass die Initiative nicht nötig ist und lehnt sie grossmehrheitlich ab.

Andreas Bammatter (SP) mutmasst, dass das Instrument der Parlamentarischen Initiative nur deshalb ergriffen wurde, weil auf die Nöte einer grossen Anzahl Betroffener nicht ausreichend Rücksicht genommen wurde. Die Lage spitzt sich zu und es bleibt wohl nichts anderes übrig, als am Thema dran zu bleiben, damit die minimalen Forderungen – Schutz der Bevölkerung, wirtschaftliche Weiterentwicklung des EAP – gemeinsam umgesetzt werden können. Wenn aber natürlich immer alles, selbst die minimalsten Forderungen, abgeblockt wird, ist es nur richtig, zur Initiative zu greifen. Die SP-Fraktion unterstützt diesen Schritt.

Daniel Altermatt (glp) kommt es so vor, als fände man es toll, mal ein Gesetz zu basteln. Und dann, was folgt dann? Lässt sich damit etwas bewirken? Gesetze werden ja normalerweise gemacht, um etwas zu erreichen. In diesem Fall weiss man aber, dass das gar nicht möglich ist. Man kann zwar ins Gesetz schreiben, was alles getan werden sollte – aber die Umsetzung kann der Kanton nicht bestimmen. Das bringt nichts. Die glp/GU-Fraktion lehnt die Parlamentarische Initiative ab.

Marc Schinzel (FDP) weist darauf hin, dass in den betroffenen Gemeinden schon immer eine erhöhte Sensibilität herrschte und immer wieder unterstrichen wurde, dass in einzelnen Punkten etwas geschehen muss. Für diesen Fall ist das richtige Mittel die Eigentümerstrategie. Das, worüber hier nun abgestimmt wird, ist jedoch, salopp gesagt, ein Overkill. Es ist schon vom Verfahren her absolut falsch, dass der Landrat selber handeln und dem Regierungsrat dabei das Heft aus der Hand nehmen soll. Eine Parlamentarische Initiative trägt stets den Geruch des Misstrauens gegenüber der Regierung. Diesen Weg sollte man nicht beschreiten. Man sollte ihn vielmehr zusammen mit der Regierung gehen, die wie gesehen und gehört sehr wohl Anstrengungen im Interesse der Bevölkerung von Allschwil und Binningen unternimmt. Es gibt aber auch im Gesetzestext einzelne Stellen, die dem Votanten zu schwammig und zu unpräzise formuliert sind. Zum Beispiel verlangt Abs. 2 Bst. b, dass man heute schon die Bahnanbindung des Flughafens ausschliessen solle. Dem könnte sich der Votant nicht ohne Weiteres anschliessen. Er möchte sich vielmehr auf ganz konkrete Massnahmen konzentrieren, die die Situation für die betroffene lokale Bevölkerung konkret verbessern. Und das wird auch getan, nicht auf einem separaten Gleis, sondern zusammen mit der Regierung und der Eigentümerstrategie.

Für **Hans-Jürgen Ringgenberg** (SVP) ist die Sache offensichtlich: Es gibt auf der einen Seite die Eigentümerstrategie als eine Handlungsanleitung für die Regierung, die versucht, was machbar ist, zu erreichen. Es gibt auf der anderen Seite eine Strategie jener, die mehrheitlich links vom Sprecher sitzen und eigentlich nichts anderes im Sinn haben, als das Geschäft warm zu halten. Der Votant ist schon seit 16 Jahren im Landrat und hat es in dieser Zeit schon unzählige Male erlebt, dass zu Null oder mit grossen Mehrheiten über Vorstösse abgestimmt wurde und dennoch nichts draus geworden ist. Und nun kommt man noch mit einer Parlamentarischen Initiative daher, obwohl der Kanton in dieser Frage den Lead gar nicht hat. Damit muss man sich eben abfinden. Man muss vielmehr versuchen, auf dem Verhandlungsweg (so mühsam und anstrengend er auch sein mag) und mit einer kleinen Verwaltungsratsminderheit im Rücken Einfluss zu nehmen. Das, was man tun kann, wird bereits getan. Kollege Werner Hotz hatte gefordert: «Tut etwas Tapferes». Wenn das schon tapfer sein soll...

Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) ist sich bewusst, dass eine Parlamentarische Initiative Sache des Parlaments ist und möchte deshalb nicht mehr viel zur bereits erfolgten Stellungnahme hinzufügen. Jedoch sei staatsrechtlich die Frage in den Raum gestellt, ob es sich wirklich um ein taugliches Mittel handelt, ein Gesetz gegen etwas zu schreiben, das sich nicht in der Kantonshoheit befindet. Gesetze gegen die schädlichen Auswirkungen der Wechselkursschwankungen für die Wirtschaft oder für den Schutz der Bevölkerung vor steigenden Krankenkassenprämien möchte er in diesem Rat lieber nicht erleben. Aus diesem Grund sei dem Landrat empfohlen, auf das wesentlich stärkere Mittel der Eigentümerstrategie zu fokussieren und die Parlamentarische Initiative abzulehnen.

://: Mit 46:26 Stimmen wird die Parlamentarische Initiative abgelehnt.

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) informiert vor Ende der Sitzung, dass in den letzten zwei Landratstagen 10 Stunden getagt wurde. 65 Geschäfte waren traktandiert, 31 wurden erledigt. Berücksichtigt man, dass von diesen Geschäften 4 abgesetzt und auf 3 Einbürgerungsvorlagen bzw. 3 GPK-Berichte 27 Minuten verwendet wurden, kann man bilanzieren, dass die verbleibenden 21 Geschäfte rund 9,5 Stunden beanspruchten. In dieser Zeit wurden 30 neue Vorstösse eingereicht. Trotz Doppelsitzungen stauen sich die Geschäfte weiter an. Der Landratspräsident wünscht seinem Nachfolger viel Erfolg beim Abbau der Pendenzen.
