

Beschluss des Landrates vom 13.09.2018

Nr. 2191

10. Über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2016 Partnerschaftliches Geschäft)

2017/206; Protokoll: cr, ble

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) gibt bekannt, dass der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt das Geschäft noch nicht beraten habe.

Kommissionspräsident **Franz Meyer** (CVP) erklärt, dass der Fluglärmbericht 2016 erst jetzt auf der Traktandenliste des Landrats sei, weil es sich um ein partnerschaftliches Geschäft handle. Zwar war der Bericht bereits im zweiten Quartal 2017 an die UEK überwiesen und in der UEK erstmals am 19. Juni 2017 und ein zweites Mal gemeinsam mit der UVEK des Grossen Rates Basel-Stadt am 23. August 2017 beraten worden. Die UVEK wollte sich daraufhin aber noch vertieft mit Flugroutenplänen auseinandersetzen, was Zeit in Anspruch nahm. Darum konnte die UEK die Beratungen erst im Mai 2018 weiterführen. Der Antrag der Kommission ist einstimmig mit 11:0 Stimmen gefallen, weshalb voraussichtlich keine Eintretensdebatte stattfinden wird. Der Redner versucht deshalb, einige Punkte aus dem Bericht etwas eingehender zu erläutern.

Die Kommission übt grundsätzliche Kritik an der Art der Fluglärmermittlung auf Basis von glättenden Durchschnittswerten. Entscheidend für das Lärmempfinden ist gerade in Nachtstunden nicht ein Durchschnittswert, sondern das einzelne Ereignis; genauer Flüge, die eine Lärmbelastung von über 70 dB aufweisen. Es wurde festgestellt, dass die Flugbewegungen und die Fluglärmwerte in den frühen, sensiblen Nachtstunden zwischen 22 und 24 Uhr im Vergleich zum Vorjahr 2015 erneut angestiegen sind. Die Kommission hat den Flughafendirektor Matthias Suhr zu ihren Beratungen eingeladen. Auf die Frage, ob nicht über höhere, lärmabhängige Gebühren in den sensiblen Nachtstunden eine gewisse Steuerung erreicht werden könnte, erläuterte dieser, dass die Gebühren per 1. April 2017 massiv erhöht worden seien. Diese Woche ist der Fluglärmbericht 2017 zur Vorberatung an die Kommission überwiesen worden. Bei der Beratung wird sich zeigen, ob diese Massnahme etwas brachte. Während ihren Beratungen zum Bericht 2016 konnte die Kommission jedenfalls feststellen, dass im «Umwelt Bulletin», das der EuroAirport (EAP) vierteljährlich herausgibt, die einzelnen Werte abgebildet sind. Eine Tabelle zeigt auf, welche Lärmemission an welcher Messstelle auftrat. Mit Blick auf den Landratsbeschluss regt die Kommission an, dass im Fluglärmbericht künftig die einzelnen Ereignisse wiedergegeben werden. In der Kommission wurde zudem das Anliegen geäussert, dass die Flughafenleitung messbare und objektive, von der Kommission überprüfbare Ziele zur Lösung der Lärmsituation festlegen solle. Der Direktor des EAP versicherte, dass der Verwaltungsrat entsprechende Massnahmen bereits beschlossen habe. Im April 2018 stellte der Verwaltungsrat seine Vorstellungen anhand der Strategie «EuroAirport 2030» denn auch vor. Gleichzeitig wurde natürlich auf die Rolle des Flughafens als nicht unwesentlicher Arbeitgeber für die Region Nordwestschweiz verwiesen. Die Vertreter der Regierungen fügten allerdings bei, dass das überproportionale Wachstum in den ersten beiden Nachtstunden gedrosselt oder zumindest auf das Wachstum der restlichen Flüge reduziert werden müsse. Zudem seien die Lärmschutzvorschriften einzuhalten. In einer weiteren Diskussion kamen die auf Bundesebene beschlossenen Lärmgrenzwerte zur Sprache. In diesem Zusammenhang wurde die Kommission auf das sich beim Bund seit 2014 in Arbeit befindliche Forschungsprojekt SiRENE hingewiesen. Das Projekt untersucht die Lärmemissionen aller Transportmittel und ihre gesundheitlichen Auswirkungen. Erste Resultate liegen vor. Darum beantragt die UEK dem Landrat auch hierzu eine zusätzliche Ziffer im Landratsbeschluss. Der Regierungsrat soll beauftragt werden, beim Bundesrat zu fordern, die Projektergebnisse bei der Festsetzung der Lärmgrenzwerte zu berücksichtigen.

Der einstimmige Antrag der UEK beinhaltet also einerseits eine neue Ziffer 2 im Landratsbeschluss:

«Der Regierungsrat wird gebeten, sich in der Fluglärmkommission dafür einzusetzen, dass künftig im Fluglärmbericht die nächtlichen Fluglärmereignisse analog den vierteljährlichen Umweltberichten des EAP in einer Grafik mit Zeitreihe und Anzahl Ereignisse pro Jahr und Quartier abgebildet werden.»

Andererseits soll im Landratsbeschluss gemäss Antrag der UEK eine neue Ziffer 3 eingefügt werden:

«Der Regierungsrat wird gebeten, sich beim Bundesrat für eine Aktualisierung der Lärmgrenzwerte einzusetzen.»

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Titel und Ingress

Keine Wortbegehren.

Ziffer 1

Rahel Bänziger (Grüne) sagt, alle Jahre rege man sich von neuem über den Bericht der Fluglärmkommission (FLK) auf. Erneut wurde nichts unternommen, um die Bevölkerung vor dem übermässigen Lärm zu schützen oder zumindest den Lärm zu reduzieren. Stattdessen wird der Lärm verwaltet. Für das Jahr 2016 wird nun sogar vorgegaukelt, die Grenzwerte würden eingehalten, was offensichtlich nicht stimmt. Mehr dazu später. Die Rednerin möchte aus einigen Vorgängerberichten vor allem zum Thema Radionavigationsverfahren (RNAV) zitieren. Auf Seite 13 des Berichts von 2012 steht, dass die FLK die Einführung von RNAV am EAP verfolge. Die Westkurve werde, weil die Flugzeuge wendiger geworden seien, enger geflogen und habe sich, von ursprünglich zwischen den Dorfrändern von Allschwil und Hegenheim liegend, an den nördlichen Dorfrand von Hegenheim verschoben. Die französischen Flugsicherungsbehörden wollten dies jedoch korrigieren, so dass wieder südlicher geflogen wurde. Sie sagten, die Massnahme würde potentiell zu einer leichten Änderung in der Lärmbelastung von Gemeinden im Süden führen, gemeint sind vor allem Allschwil und Schönenbuch. Im 2012 verschob Frankreich somit erstmals aktiv den Lärm von Norden nach Süden. Im Bericht von 2014 steht auf Seite 14, die FLK begrüsse die erfolgte Einführung von RNAV für die Startrichtung Süden, weil mit dieser Massnahme die Präzision und die Einhaltung der Abflugrouten erhöht würden und der startende Verkehr über bevölkerungsarme Gebiete fliege. Im Bericht von 2016 ist auf Seite 8 zu lesen, beim Start sei das Abdrehen der Flugzeuge schon früh möglich, so dass dicht besiedeltes Gebiet im Süden nicht überflogen werde. Das «Umwelt Bulletin» des EAP vom 1. Quartal 2012 stellt das RNAV-Verfahren jedoch in ein ganz anderes Licht. Die Gemeinden Buschwiller, Hegenheim und Wentzwiller waren bei gewissen Abflugprozeduren von Überflügen in der Startphase besonders betroffen. Dies untersuchte die französische Flugsicherung. Ihre Ergebnisse zeigten, dass es bei sog. konventionellen Abflugprozeduren nicht möglich war, das Überfliegen dieser Gemeinden zu vermeiden. Demgegenüber ermöglichten es RNAV-Prozeduren, die Überflüge dieser drei französischen Gemeinden zu verringern. RNAV dient demnach ganz offiziell als Lärmschutz-Massnahme für die elsässischen Gemeinden, indem die Routen nach Süden, also Allschwil, verschoben werden. RNAV ist eine neue technische Einrichtung mit international ganz offensichtlich negativen Auswirkungen und unterliegt bezüglich UVP eigentlich der Espoo-Konvention.

Zum Nachtflugverkehr: Im Bericht der FLK von 2015 steht, es setze sich fort, dass in den Nachtstunden die Fluglärmwerte im Süden grösser würden, weil das höhere Aufkommen an Flugbewegungen es betrieblich schwieriger mache, die nächtliche Nordausrichtung umzusetzen. Der Bericht

2016 führt aus, die Lärmschutzbestimmungen seien im Berichtsjahr vollumfänglich eingehalten worden. Wie aus den Grafiken auf den Seiten 4 und 6 jedoch klar ersichtlich ist, wurde in Allschwil der Emissionsgrenzwert von 50 dB mit 51,1 dB in den Nachtstunden zwischen 23 und 24 Uhr überschritten. Was im Bericht der FLK steht, ist offensichtlich falsch. Die FLK entgegnet aber einfach, der eingezeichnete Emissionsgrenzwert sei als reine Orientierungsgrösse zu verstehen. Denn Fluglärmemissionen seien durch Berechnungen und nicht durch Messungen zu ermitteln. Die FLK verweist auf den Lärmbelastungskataster des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL), der keine Lärmgrenzwertüberschreitungen vorsieht. Diesen Punkt kritisiert die UVEK in ihrem Bericht ganz ausführlich. Der Grenzwert sei keine Orientierungsgrösse, sondern rechtlich bindend. Nach Schweizer Recht ist gemäss BAZL nur der theoretisch berechnete Wert im Lärmbelastungskataster verbindlich. Wenn nun aber die gemessenen Lärmwerte offensichtlich über den berechneten, theoretischen Schallpegeln liegen, so müssten letztere hinterfragt werden. Der Lärmbelastungskataster von 2009 beruht auf einer Datenbasis von 2000, also aus Zeiten von Crossair, von Pistenbenutzungen und einem Flottenmix, die längst nicht mehr der heutigen Situation entsprechen. Zwar wäre der EAP gemäss Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) verpflichtet, mindestens alle drei Jahre einen realen Lärmbelastungsnachweis zu erbringen. Aber fällig war der Nachweis im Jahr 2016 und man wartet weiterhin vergeblich auf ihn.

Zum Tagflugverkehr: Vergleicht man die Fluglärmereignisse über 70 dB in Allschwil Dorf, wie sie im «Umwelt Bulletin» des EAP dargestellt werden, wird ersichtlich, dass sich innerhalb von nur fünf Jahren eine Zunahme von 40 % ergab, nämlich von 5'700 Ereignissen im Jahr 2011 auf über 11'600 im Jahr 2016. Es gibt also zwei Faktoren, die zu einer massiven Lärmzunahme auf Schweizer Territorium führen: einerseits die airnav-Startprozeduren und andererseits die starke Zunahme der Südstarts, nicht zuletzt in den Nachtstunden.

Der Flughafen spielt mit der Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner unterhalb dieser Flughöhe. Eine aktive Lärmschutz-Politik würde anders aussehen. Es ist dringend nötig, dass die lärmgeplagte Bevölkerung ernst genommen wird. Es liegt wohl im wirtschaftlichen Interesse des EAP, den Lärm in die Schweiz zu verschieben, wo er nicht verpflichtet ist, bauliche Lärmschutzmassnahmen zu zahlen. Im Elsass wäre er nämlich dazu verpflichtet. Dort haben die Anwohner das Recht auf Lärmschutzmassnahmen, die aus einem Fonds bezahlt werden. In der Schweiz kostet der Lärm hingegen nichts.

Der zuständige Regierungsrat hat die letztjährigen Empfehlungen des Landrats beim Verwaltungsrat eingebracht. Leider ohne Erfolg. Im vorliegenden Bericht der UEK werden wieder Forderungen gestellt. Die Rednerin sieht diese als Schritte in die richtige Richtung. Der Regierungsrat soll sich dafür einsetzen, dass die nächtlichen Lärmereignisse detaillierter abgebildet werden. Zudem soll er sich beim Bundesrat für eine Aktualisierung der Lärmgrenzwerte engagieren. Die Fraktion der Grünen/EVP befürwortet beide Punkte, ist jedoch dezidiert der Meinung, dass sie nicht ausreichen. Ein Nachtflugverbot zwischen 23 und 6 Uhr, wie es schon lange für den Flughafen Zürich gilt, muss auch am EAP eingeführt werden. Der Auftrag dazu, eine überwiesene Motion, besteht seit Jahren und wartet auf die Umsetzung. Die wirtschaftliche Bedeutung von ausgeschlafenen Mitarbeitenden darf nicht vernachlässigt werden. Die Fraktion Grüne/EVP wird den Ziffern 2 und 3 des Landratsbeschlusses zustimmen, der Ziffer 1 steht sie aber ablehnend gegenüber. Sie möchte die negative Kenntnisnahme als grosse Kritik am Bericht der FLK gedeutet wissen.

Felix Keller (CVP) kommt auf das Votum des Kommissionspräsidenten zurück, der sagte, er sei gespannt, inwiefern die mit dem Verwaltungsrat diskutierten Massnahmen im 2017 greifen würden. Der Fluglärmbericht für das Jahr 2017 liegt bereits vor. Auf Seite 6 des Berichts von 2016 zeigt sich, dass die Emissionsgrenzwerte in Allschwil in den Nachtstunden von 23 bis 24 Uhr erstmals überschritten worden sind. Das sind Fakten. Gemäss Seite 10 des Berichts haben die Flugbewegungen vor allem in den sensiblen Nachtstunden zwischen 22 und 23 Uhr zugenommen. Anschei-

nend hat man das Gespräch mit dem Verwaltungsrat gesucht, welcher sagte, die in Aussicht gestellten Massnahmen würden greifen. Im Bericht 2017 auf Seite 10 steht nun, die Flugbewegungen zwischen 22 und 23 Uhr seien zurückgegangen, aber jene zwischen 23 und 24 Uhr seien gestiegen. Vor diesem Hintergrund ist der Redner erschrocken, als in den Medien von «wolkigen Angriffsplänen» auf den EAP zu lesen war. Weshalb kommt eine Langstreckenfluggesellschaft nach Basel? Der Flug in die USA dauert 8 Stunden. Morgens um 6 Uhr startet der erste Flug. Er kommt abends um 22 Uhr wieder zurück. Um 23 Uhr kann er dann bereits wieder abheben. Das könnte er in Zürich nicht tun. Darum kommen solche Airlines nach Basel! Allschwil aber hat einen Wunsch: 8'000 Personen haben für eine gleiche Nachtflugsperrung wie in Zürich unterschrieben. Das muss das Ziel sein.

Christine Frey (FDP) ist der Meinung, der jährliche Fluglärmbericht werde vor allem dazu verwendet, gegen den Flughafen Stimmung zu machen. Es gibt aber auch eine andere Sichtweise. Es gibt kein Flugzeug ohne Geräusche. Das ist keine Überraschung, wenn man nach Allschwil zieht. Vielleicht sollte man die Bevölkerung einmal befragen, ob sie diesen Flughafen möchte oder nicht. Vielleicht sollte man die Kritiker einmal befragen, ob sie selber noch nie geflogen sind. Aus Sicht der Rednerin ist der Flughafen ein wichtiger Standortvorteil für die Region, den niemand missen möchte, weder privat noch wirtschaftlich. Statt den Flughafen jährlich in Misskredit zu bringen, sollten seine Bemühungen unterstützt werden, die Dienstleistungen zu optimieren und sich fit für den Wettbewerb zu machen. An dieser Stelle wünscht die Rednerin der neuen Airline «Swiss Skies» viel Glück. Übersee Flüge würden die Standortattraktivität des Flughafens nochmals substantiell erhöhen.

Werner Hotz (EVP) wird bei der Lektüre des Fluglärmberichts jeweils an das olympische Motto «citius, altius, fortius» (schneller, höher, stärker) erinnert. Der Flughafen legt jedes Jahr an Volumen zu und das soll wirtschaftlich auch so sein. Wenn aber zur Einschlafenszeit die Jets im 8-Minuten-Rhythmus über das eigene Hausdach ziehen, wünscht sich der Redner für Allschwil mehr Nachtruhe, mehr Rücksicht auf die Bevölkerung und Pausen zwischen 22 und 6 Uhr. Natürlich wohnt der Redner seit langer Zeit in Allschwil. Der Flugverkehr nimmt aber stetig zu. Wenn der Redner in der NZZ liest, der Bund ergreife in Zürich Massnahmen gegen den nächtlichen Fluglärm, so fragt er sich, was man in Basel falsch macht.

Klaus Kirchmayr (Grüne) hat anhand des Berichts der Fluglärmkommission nicht den Eindruck, dass gute oder zumindest vollständige Arbeit geleistet werde. Denn eine Fluglärmkommission dürfte sich auch Gedanken dazu machen, welche konkreten Massnahmen vorgeschlagen werden könnten. Eine weitere Entwicklung verstärkt das Ganze unabhängig von der Volumensteigerung: Die Starts, die jedes Jahr sukzessive weiter nach Süden verlegt werden, produzieren ebenfalls eine massive Zunahme des Lärms und des Sicherheitsrisikos.

Die sog. Südlandungen sind heute bisher noch nicht angesprochen worden. Im letzten Jahr wurde die 10 %-Marke erstmals überschritten. Der Flughafen wäre deshalb verpflichtet, etwas zu unternehmen. Für das laufende Jahr liegt man bereits bei 13 %-Südlandungen. Es ist daher absehbar, dass die 10 %-Marke im 2018 erneut überschritten wird. Zusätzlicher Lärm entsteht folglich nicht nur aufgrund des zunehmenden Flugverkehrs, sondern auch aufgrund einer eigenartigen Politik, die zu mehr Südanflügen führt. Es ist unwahrscheinlich, dass sich die Veränderung der Flugrouten auf eine Veränderung der Windverhältnisse zurückführen lässt. Solch eine Veränderung in so wenigen Jahren ist unrealistisch. Gleitschirmflieger in der Region Passwang haben bei Umstellung auf Südlandungen mit entsprechenden Flugbeschränkungen zu gewärtigen. Wer sie als Aviatiker fragt, wie dies mit der Meteorologie zu erklären sei, erntet nur Kopfschütteln. Offensichtlich handelt es sich um politische Entscheidungen des Flughafens, für mehr Landungen von Süden her zu sor-

gen. Darum muss endlich eingeschritten werden. Der Redner erwartet von der Fluglärmkommission und von der UEK künftig eine deutlichere Wirkung dieser Aspekte.

Nach **Andreas Bammatter** (SP) geht es beim vorliegenden Geschäft eigentlich nicht um den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Lärmbelastung, sondern einfach um den Anstieg der Fluglärmbelastung. In den Nachtstunden zwischen 22 und 23 Uhr betrug die Zunahme 5 %, in den Stunden zwischen 23 und 24 Uhr 10 %. Die UVEK schrieb dazu, Allschwil habe jährlich zwischen 22 und 6 Uhr 1029 Überflüge zu verzeichnen, täglich also knapp drei. Es geht nicht um ein Flughafen-Bashing, sondern um die Ruhezeit. Zudem geht es darum, mit gleichen Ellen zu messen. Wenn die Zeitung «20 Minuten» heute schreibt, Regierungsrat Christoph Brutschin hoffe, dass künftig weniger Flüge ab 22 Uhr erfolgen würden, ist das ein Affront gegenüber der Bevölkerung. Man muss fordern, nicht hoffen. Darum ist der Redner der Meinung, dass konkrete Forderungen zu stellen sind, so dass der Flughafen existieren und die Bevölkerung die Ruhe haben kann, die sie nötig hat.

Jürg Vogt (FDP) versteht, dass die Fluglärmdebatte für einige im Saal eher bemühend ist, denn es sei natürlich toll, wenn man ab Basel fliegen könne. Die Frage Flughafen ja oder nein muss man sich nicht mehr stellen. Aber es geht nur gemeinsam mit der Bevölkerung. Und die Allschwiler Bevölkerung fühlt sich diesbezüglich überhaupt nicht ernst genommen. Der EAP spielt mit der Gesundheit der Bevölkerung. Wie lange geht das noch? Daher werden die Reden im Landrat immer länger. Warum immer wieder dasselbe? Weil jedes Jahr dasselbe präsentiert wird, und keine Lösungen da sind. Es müssen klare Forderungen gestellt werden. Kommen nun neue Airlines nach Basel, so ist diesen viel Glück zu wünschen. Aber auch das geht nur *mit* der Bevölkerung.

Hanspeter Weibel (SVP) hat vor ein paar Jahren beantragt, die FLK abzuschaffen. Zum Glück habe der Rat dem Antrag nicht stattgegeben. Der Sprecher ist heute versucht, die FLK umzubenennen in Fluglärmverwaltungscommission.

Etwas peinlich ist Hanspeter Weibel der Umstand, dass er Rahel Bänziger für ihre sachlich korrekte Darstellung loben muss. Allerdings ist er nicht ganz sicher, ob alle sie verstanden haben. Hört man das Votum von Kollegin Frey, so ist dies nicht ganz der Fall. Denn es geht nicht um Flughafen-Bashing, sondern eher in Richtung Votum seines Vorredners. Es geht nicht gegen den Flughafen, sondern darum, dass der Regierungsrat zwar seit Jahren bekräftigt, er setze sich für eine Nachtflugsperrung am EAP analog dem Flughafen Zürich ein (von 23 bis 6 Uhr), dass aber in all den Jahren nichts passiert ist.

Was ist in den letzten Jahren am Flughafen Basel-Mulhouse passiert? Kollega Kirchmayr hat es erwähnt: Die Einführung des ILS. Das ist ähnlich, wie wenn irgendwo eine neue Autobahn mit ca. acht Spuren gebaut wird. Von einer Nacht auf die andere wurde dies eingeführt. Es ist im Übrigen das zweite Mal, dass der Flughafen die Grenzwerte überschritten hat und nichts unternimmt. Zudem: Das Frachtfluggeschäft ist sehr autonom, ohne politische Absicherung, auf- und ausgebaut worden. Schaut man sich die Flugpläne an, so häufen sich hauptsächlich in den Nachtstunden, zwischen 23 Uhr und den frühen Morgenstunden, genau die Frachtflieger, welche sich durch Grösse, Gewicht und Lärm auszeichnen. Gebührenerhöhungen nützen nichts. Diesen Fluggesellschaften ist es völlig egal, denn sie können sonst nirgendwo in angemessener Entfernung um diese Uhrzeit landen – ausser in Basel-Mulhouse. Es gibt keine Alternativen, und daher nehmen sie die höheren Gebühren problemlos in Kauf.

Eigentlich müsste die Debatte auf Französisch erfolgen. Denn die hier diskutierten Fragen entscheidet alleine Frankreich. Dies hat sich der Sprecher einmal vor Jahren am EAP erklären lassen. Die Franzosen haben die Aufsicht über die Landeverfahren. Und wenn die Franzosen Südanflüge wollen, so werden Südanflüge durchgeführt, vorzugsweise am Sonntag. Egal, wie das Wetter ist. Das sagen die Statistiken aus. Und dann heisst es natürlich, wenn einmal umgestellt worden ist,

bleibt man bei diesem Regime, selbst wenn der Wind dreht und man Rückenwind hat. Denn es wäre zu aufwändig, wieder umzustellen.

Drei Dinge sind zu fordern. 1. Einführung des lange versprochenen Nachtflugverbotes. 2. Das Flugfrachtgeschäft darf nicht mehr unkontrolliert allein durch den EAP bestimmt werden. Klammer auf: Wie ist dieses überhaupt entstanden? Man hat es selbst finanziert, d.h. die Gewinne aus den Erträgen des Flughafens wurden nicht an den Kanton abgeführt, sondern es wurden stille Reserven gebildet, diese eines Tages aufgelöst und verwendet, um die Frachthallen zu bauen; kein politischer Entscheid. Der letzte politische Entscheid fiel im Zusammenhang mit dem Pistenausbau. Da hat man gezahlt und mitgemacht. Das damalige Versprechen, künftig vermehrt Ost-West an- und abzufliegen, wurde überhaupt nicht in die Tat umgesetzt. Klammer zu. 3. Die Risikoanalyse ist veraltet, es hat sich seither einiges verändert, und eine neue tut not. Auch hier hat die Regierung schon mehrmals versprochen, eine neue durchzuführen. Dies alles ist also kein Angriff auf den Flughafen. Die Rede ist von Nachtflugsperrern, wie sie an andern Flughäfen üblich sind, und von einer Limitierung hauptsächlich der Frachtflüge. Drittens braucht es Kenntnisse über die Risiken in der Region aufgrund des Flugverkehrs und welche Anpassungen deshalb allenfalls notwendig sind.

Stefan Zemp (SP) hat zum siebten Mal das Vergnügen respektive das Ärgernis, über den Flughafenbericht zu diskutieren. Aber im letzten Jahr habe er erstmals etwas begriffen, was Regierungsrätin Sabine Pegoraro bereits die letzten sechs Jahre versucht habe zu erklären. Der Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt Basel-Stadt habe nämlich gesagt, wenn sechs Leute aus dem Baselbiet nein sagen, so sitzen auf der anderen Seite acht Leute aus Paris, die ja sagen. Solange dieses Zahlenverhältnis besteht, kann der Landrat noch lange sagen, er sei nicht einverstanden. Es wird sich nichts ändern. Wichtig wäre nun, dass man versucht, via Bern die Beziehungen zu Paris zu aktivieren. Nur so kann erreicht werden, dass der Flughafen Basel-Mulhouse gleichwertig wie Zürich Kloten behandelt wird. Das wäre eine Möglichkeit, um mittelfristig eine Verbesserung hinzubringen, die eine Entlastung der Bevölkerung im unteren Kantonsteil bringt, welche sehr darunter leidet.

Roman Klausner (SVP) hat ein Déjà-vu. Am Vorabend habe die Flughafendiskussion im Allschwiler Einwohnerrat etwa zwei Stunden gedauert. Dort haben sich aber direkt Betroffene, vom Fluglärm sehr geplagte Leute, beklagt und den Gemeinderat gefragt, was er unternehme. Der Gemeinderat erklärte, er tue vieles und nehme das Anliegen auch im Landrat auf. Nun stellt sich die Frage: Und was dann? Man weiss über die Ausbaupläne des Flughafens Bescheid. Die Regierung ist aufgefordert, dazu Stellung zu beziehen. Zurzeit ist nur die Rede vom Lärm, vom CO₂-Ausstoss nicht. Es wird auch nicht davon gesprochen, dass in Zürich der Strom anders produziert wird als mit den alten Motor-«Rocheln» im EAP, die frühmorgens um 5 Uhr gestartet werden und je nach Wind in der näheren Umgebung sehr gut zu hören sind. Es gibt also einige Probleme. Der Landrat kann nicht mehr tun als sich beim Regierungsrat dafür einzusetzen, dass dieser sich beim BAZL für die Anliegen der Baselbieter Bevölkerung engagiert, insbesondere für das Nachtflugverbot.

Markus Dudler (CVP) und die CVP/BDP-Fraktion anerkennen die Wichtigkeit des EAP für die Region und nehmen den Bericht zur Kenntnis. Das Motto soll aber lauten: Ein Flughafen für die Region, und nicht eine Region für den Flughafen. Das Thema Fracht wurde bereits gut erläutert von Hanspeter Weibel. Wichtig ist aber auch, dass die Messwerte besser und ausführlicher dargestellt werden. Eine breite Bevölkerungsschicht muss in der Lage sein, diese Messwerte zu interpretieren. Es macht keinen Sinn, den Schwarzen Peter herumzuschieben. Wichtig ist, sich mit allen Partnern gemeinsam für eine gute Lösung einzusetzen. Die CVP/BDP-Fraktion betrachtet die Entwicklung mit Sorgen.

Klaus Kirchmayr (Grüne) erinnert daran, dass der Landrat vor zwei Jahren ein Gesetz über Public Corporate Governance verabschiedet habe. Darin räumte er sich auch die Rechte ein, über die Eigentümerstrategie von Beteiligungen, u.a. des Flughafens EAP, zu befinden. Es ist durchaus möglich, dass das nächste Mal im Rahmen der Eigentümerstrategie über Anträge nachgedacht wird. Es sind hier verschiedene Ansatzpunkte vorhanden. Neben dem offensichtlichen Nachtflugverbot könnte durchaus auch über die Rolle des Frachtgeschäfts diskutiert werden. Es ist vorstellbar, dass eine zweite notwendige Mehrheit zustande zu bringen ist, mittels welcher eine Rückweisung und die Aufnahme entsprechender konkreter Forderungen in die Eigentümerstrategie durchzusetzen sind. Vom Landrat muss heute klar das Signal ausgehen, dass jetzt etwas zu geschehen hat. Das ist im Interesse des EAP. In solchen Eigentümerstrategien kann man auch bezüglich Führungsmodell dieser Unternehmen «kreativ» werden. Klaus Kirchmayr bittet darum, vorausschauend zu handeln.

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) begrüsst eine Klasse des Gymnasiums Münchenstein mit ihrem Lehrer Fabio Bianchi auf der Zuschauertribüne.

Hanspeter Weibel (SVP) stellt klar, nicht nur Franzosen seien im Verwaltungsrat des EAP das Problem: Ebenso problematisch ist, dass auch Leute des BAZL, also der Flugaufsichtsbehörde, gleichzeitig in dem Gremium sitzen, das den Flugverkehr veranstaltet. Das ist ein Teil der Fehlkonstruktion. Dass natürlich die Leute des BAZL im Sinne der Arbeitserhaltung sehr dafür sind, dass dort weiterhin geflogen wird, leuchtet jedem ein. Es sind gleich viele Schweizer wie Franzosen in dem Gremium, es sind einfach die falschen Schweizer. [*Heiterkeit*]

Regierungsrätin **Sabine Pegoraro** (FDP) erklärt, der Regierungsrat sei mit den Anträgen der Kommission zum Landratsbeschluss betreffend Fluglärmbericht einverstanden. Die Empfehlungen werden ernst genommen und im Verwaltungsrat des EAP eingebracht. Auch wird sich der Regierungsrat für die Aktualisierung der Lärmgrenzwerte einsetzen. Der SiRENE-Bericht wird immer noch erwartet. Er hätte im März 2018 veröffentlicht werden sollen. Wann er nun tatsächlich publiziert wird, ist unbekannt.

Im heutigen Zeitpunkt liegt bereits der Fluglärmbericht 2017 vor. Zum im April 2018 vom EAP kommunizierten Aktionsplan, welcher vorsieht, dass in der zweiten Nachtstunde die Lärmreduktion als Kernelement der nachhaltigen Entwicklungsstrategie Einfluss finden soll: Erste Sofortmassnahmen wurden bereits eingeleitet, und die Ziele (siehe Medienmitteilung) wurden zum Bericht 2017 wiedergegeben. Genauer sollen bis 2019 die Anzahl Starts und Landungen zwischen 22 und 23 Uhr stabilisiert und die Anzahl der Südstarts zu dieser Uhrzeit halbiert werden.

Felix Keller (CVP) macht gegenüber der Baudirektorin klar, der Auftrag laute nicht, den Fluglärm zwischen 22 und 23 Uhr zu stabilisieren, sondern zu eliminieren.

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) verdeutlicht, man befinde sich immer noch in der Detailberatung des Landratsbeschlusses, bei Ziffer 1. Der Antrag der Kommission lautet auf Kenntnisnahme des Berichts.

Gemäss § 70 der Geschäftsordnung (GO) des Landrats kann ein Bericht zustimmend oder ablehnend zur Kenntnis genommen werden. Landrätin Rahel Bänziger stellt den Antrag, dass der Fluglärmbericht ablehnend zur Kenntnis genommen wird.

://: Mit 54:26 Stimmen wird dem Antrag von Rahel Bänziger auf Änderung der Ziffer 1 (ablehnende Kenntnisnahme) zugestimmt.

Ziffern 2 und 3

Keine Wortbegehren.

– *Rückkommen*

://: Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 71:10 Stimmen wird dem modifizierten Landratsbeschluss zugestimmt.

***Landratsbeschluss
über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2016
Partnerschaftliches Geschäft***

vom 13. September 2018

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- 1. Der Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2016 wird ablehnend zur Kenntnis genommen.*
 - 2. Der Regierungsrat wird gebeten, sich in der Fluglärmkommission dafür einzusetzen, dass künftig im Fluglärmbericht die nächtlichen Fluglärmereignisse analog den vierteljährlichen Umweltberichten des EAP in einer Grafik mit Zeitreihe und Anzahl Ereignisse pro Jahr und Quartier abgebildet werden.*
 - 3. Der Regierungsrat wird gebeten, sich beim Bundesrat für eine Aktualisierung der Lärmgrenzwerte einzusetzen.*
-