

Beschluss des Landrats vom 11.06.2020

Nr. 466

15. Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!

2018/727; Protokoll: ble

Kommissionspräsident **Thomas Noack** (SP) führt aus: Rahel Bänziger fordert in ihrem Postulat den Regierungsrat auf, erstens auf der Grundlage des Espoo-Abkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im grenzüberschreitenden Rahmen (= Espoo-Konvention) die längst fällige UVP inklusive Risikoanalyse einzufordern. Begründet wird die Forderung durch die Zunahme des Fluglärms auf Schweizer Territorium seit der Einführung des satellitengestützten Flächen navigationsverfahrens (RNAV), durch welches die Abflüge und damit auch die Lärmkurve in Richtung Süden verschoben wurden. Damit ist das Schweizer Gebiet stärker vom Fluglärm betroffen. Zweitens soll der Regierungsrat zeitnah prüfen und berichten, wie er die Bevölkerung sonst noch vor dem zunehmenden Fluglärm, besonders in den Nachtstunden, und vor den gesundheitlichen Risiken schützen will.

In seiner Stellungnahme bezweifelt der Regierungsrat die Anwendbarkeit des Espoo-Abkommens für die Anforderung einer grenzüberschreitenden UVP. Das Espoo-Abkommen sei grundsätzlich anwendbar, wenn ein neues Vorhaben voraussichtlich erhebliche grenzüberschreitende und nachteilige Auswirkungen habe. Die Konvention listet im Anhang die relevanten Vorhaben auf. Unter anderem ist der Bau neuer Flugplätze erwähnt. Massnahmen zur Optimierung des bestehenden Flugbetriebs wie eben die Einführung des RNAV-Verfahrens anstelle der bisherigen Navigationen sind explizit nicht aufgeführt. Zurzeit laufen aber unter Federführung der Kantone BS und BL und in Zusammenarbeit mit dem BAZL erste Vorarbeiten für die geforderte Aktualisierung der geforderten Risikoanalyse, die aus dem Jahr 2001 stammt.

Ausserdem 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. Diese Studie soll zum Ziel haben, den Lärmschutz in den Nachtstunden, namentlich nach 23 Uhr, zu verstärken.

Für die Korrektur des RNAV-Verfahrens sind der EAP und die Flugsicherheitsbehörde aktuell daran, das RNAV-Verfahren zusammen mit den Flugsicherungsexperten und dem Chefpiloten einer Airline neu zu definieren. Dieses sieht vor, dass zukünftig die Starts nach Westen wieder konsequent über möglichst dünnbesiedeltes Gebiet nordwestlich der Landesgrenze führen sollen. Das korrigierte Verfahren soll nach einer Überprüfung durch Testflüge noch im laufenden Jahr umgesetzt werden.

In der Kommissionsberatung war die Frage, ob der Landrat das Postulat abschreiben soll, erwartungsgemäss umstritten. Eine knappe Mehrheit sprach sich dafür aus, das Postulat stehen zu lassen. Die Forderung nach einer dringenden und umfassenden UVP gemäss Espoo-Abkommen sei noch nicht erfüllt. In der Prüfung soll man neben dem Lärm auch alle weiteren Emissionen und auch das Gesundheitsrisiko untersuchen.

Die fast ebenso grosse Kommissionsminderheit hat sich mit dem regierungsrätlichen Bericht zufrieden erklärt 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. Welches sind die Argumente für und welche gegen eine Abschreibung? Die Kommission stellte sich die Frage, ob sich auf Grundlage des Espoo-Abkommens überhaupt eine UVP einfordern lässt. Zudem stand die Fragen im Raum, wie die Bevölkerung besser und vor allem wirkungsvoll vor dem Fluglärm geschützt werden könnte. Für eine Abschreibung

würde sprechen, dass laut Regierungsrat und Verwaltung die Kriterien gemäss Espoo-Abkommen nicht vorliegen würden und daher eine UVP auch gar nicht ausgelöst werden könne. Ausserdem sei bereits vor Einführung der neuen RNAV-Prozeduren im Jahr 2019 eine Umweltbeeinflussungsstudie nach französischem Recht durchgeführt worden. Einmal mehr wurde darauf hingewiesen, dass der Kanton Basel-Landschaft seine leider nur beschränkten Möglichkeiten sehr gut und aktiv einbringe und bereits diverse Forderungen gestellt habe. Beim Anliegen der Lärmreduktion in der zweiten Nachtstunde sei er auch schon erfolgreich gewesen.

Die Mehrheit der Kommission war aber der Meinung, dass die Einführung des RNAV-Verfahrens zu einer deutlichen Zunahme des Fluglärms auf Schweizer Boden geführt habe. Damit sei eine umweltrelevante Veränderung gegeben und die Forderung nach einer UVP gemäss Espoo-Konvention durchaus legitim. Die Mehrheit unterstrich, dass die Lärmwerte in der zweiten Nachtstunde über dem Grenzwert liegen und die Umweltverträglichkeit somit auch in der Zeit zwischen 23 und 24 Uhr nicht erfüllt sei. Dass die aktuellen Lärmschutzmassnahmen überprüft werden, reiche nicht aus. Das Postulat sei erst abzuschreiben, wenn die Massnahmen umgesetzt und auf ihre Wirksamkeit überprüft worden seien.

In der Kommission wurde auch über ein grundsätzliches Nachtflugverbot gesprochen. Für Frankreich sei die Idee eines grundsätzlichen Nachtflugverbots nach Auskunft der Verwaltung ein No-Go, und auch für das BAZL stehe eine Nachtflugsperrung ausser Frage. Dies mit der Begründung, dass der EAP ein Landesflughafen sei. Interessant ist aber, dass der Landesflughafen Zürich Kloten bezüglich Flugzeiten ein bisschen eingeschränkter ist als der EAP. Genf hingegen ist ein bisschen weniger eingeschränkt. 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 Verbesserung. 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.

Mit dem Postulat wurde der Regierungsrat explizit aufgefordert darzulegen, wie die Bevölkerung in Zukunft vor den gesundheitlichen Risiken geschützt werden könne. Die Verwaltung erklärte, die gesundheitlichen Risiken würden in der Risikoanalyse nicht behandelt. Zum Gesundheitsthema gebe es keine gesicherten Studien. Immerhin würden aktuell vom EAP Feinstaubdaten erhoben, zu welchen es bis im Sommer 2020 eine erste Auswertung geben soll.

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

– *Eintretensdebatte*

Roger Boerlin (SP) erklärt, die SP-Fraktion sei gegen Abschreiben des Postulats. Der Regierungsrat soll sich weiterhin mit den Vertretern des Kanton Basel-Stadt dafür einsetzen, dass das Espoo-Abkommen eingehalten und die UVP endlich umgesetzt wird. In Allschwil, Binningen und Umgebung leben Menschen, die unter dem Fluglärm leiden. Die kurze Verschnaufpause während des Corona-Lockdown hat gezeigt, wie sich eine angenehme Nachtruhe anfühlt. Auch wenn heute die BZ und die BaZ beruhigende Headlines verbreiten, es werde am EAP eine neue Regelung in Kraft gesetzt und es sollen zwischen 23 und 24 Uhr 40 % weniger Flugbewegungen stattfinden, so ist dies sicher ein Schritt in die richtige Richtung. Aber das Ziel müsste sein, dass zwischen 23 Uhr und 06 Uhr kein Flugverkehr mehr stattfindet. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es weiterhin entsprechenden politischen Druck. Daher spricht sich die SP-Fraktion klar gegen eine Abschreibung des Postulats aus.

Andi Trüssel (SVP) sagt, die SVP-Fraktion folge dem Regierungsrat und spreche sich für eine Abschreibung aus, so wie man es in der UEK unter den Bürgerlichen gemacht habe. Man vergisst

immer, dass es sich beim EAP um einen Zweiländerflughafen handelt, und Frankreich hat das Hauptgewicht. Da können die Schweizer noch lange dreinreden. Vergesst das. Abschreiben, Punkt.

Rahel Bänziger (Grüne) hat die SVP schon kämpferischer erlebt. Grund für die Einreichung ihres Postulats war die starke Zunahme des Fluglärms in der Schweiz, vor allem in Allschwil, nach der Einführung des RNAV am EAP im Jahr 2014. Dies führte nachweislich zu einer Verschiebung der Flugspuren nach Süden in die CH und zu einer enormen Zunahme des Fluglärms – dies hat die Landrätin bereits seit Jahren in mehreren Vorstössen aufgezeigt und immer wieder darauf hingewiesen – es wurde aber vom EAP immer wieder dementiert! Nun wurde in der Beantwortung des Postulats durch den Regierungsrat diese Tatsache zum ersten Mal zugegeben, was die Postulantin sehr freut. Es ist ein Teilerfolg all ihrer Bemühungen und macht sie ein wenig stolz.

Es wird allerdings nur zugegeben, dass das 2019 – und nicht schon das 2014 – eingeführte RNAV zu einer Südverschiebung geführt hätte. Ein kleines Detail. Aber alle wissen, dass dies nur ein Versuch des EAP ist, sein Gesicht zu wahren. Immerhin wird darauf hingewiesen, dass vorher gemäss französischen Vorgaben eine «Umweltbeeinflussungsstudie» erstellt wurde, bevor 2019 die beiden anderen RNAV-Spuren gebündelt und noch weiter nach Süden verschoben wurden. Dies ist ein wichtiger Hinweis, der später im Votum noch wichtig werden wird. Denn die Einführung des RNAV ist demzufolge ein Projekt, das der Entscheidung einer zuständigen Behörde nach einem geltenden innerstaatlichen Verfahren unterliegt.

Die im UEK-Bericht zitierte Bemerkung der Verwaltung, dass es zum Gesundheitsthema keine gesicherten Studien gebe, ist der reinste Hohn. Das deutsche Umweltamt anerkennt bereits im Fluglärmbericht 2010 die negativen Auswirkungen des Fluglärms – besonders in der Nacht – auf die Gesundheit. Seit 2017 anerkennt auch der Bundesrat den in vielen Studien (SiRENE, SAPAL-DIA) nachgewiesenen kausalen Zusammenhang zu vermehrt auftretenden Herz-Kreislaufkrankungen (1,5-mal höheres Risiko), erhöhtem Diabetesrisiko (doppelt so hoch) und Konzentrationsstörungen im Umfeld von Flughäfen. Dass die Verwaltung diesen wissenschaftlich bewiesenen Zusammenhang in ihrem Bericht immer noch in Frage stellt, zeugt nicht von der Fachkenntnis, die man eigentlich von der Gesundheitsdirektion erwarten würde. Der Flughafen (dessen Verantwortliche auch die neusten Gesundheitsstudien gelesen haben sollten) spielt weiterhin mit der Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohnern unter der Flugschneise. Die Postulantin dankt der UEK für ihre Empfehlung, das Postulat stehen zu lassen. Denn eine UVP wird nicht nur in einem, sondern sogar in zwei Abkommen verlangt, nämlich auch im ILS33-Abkommen. Und das Espoo-Abkommen verlangt eine UVP – die neben den Umwelt- auch Gesundheitsfaktoren berücksichtigt – bei Vorhaben, die erhebliche grenzüberschreitende, nachteilige Auswirkungen haben. Und ein solches ist das RNAV-Verfahren. Gemäss Wikipedia dient das RNAV nicht einer präziseren Routenführung, sondern einer effektiveren Luftraumnutzung (höhere Kapazität, geringerer technischer und finanzieller Aufwand). Und somit handelt es sich sehr wohl um eine technische Neuerung, wie auch damals bei der Installation des ILS33.

Also ist klar ersichtlich, dass sich die Flugkurven, und damit auch der Lärm, nach Süden, tiefer in die Schweiz hinein verschoben haben. Diese grenzüberschreitende Verschiebung der Lärmbelastung verletzt das Espoo-Abkommen, welches in einem solchen Fall ganz klar eine UVP und den Einbezug des Partners «ennet» der Grenze verlangt.

Nun zur Argumentation, dass sich das Espoo-Abkommen nur auf Bauvorhaben beziehe, wovon sich die Minderheit der UEK überzeugen liess. Ein Vorhaben wird im Espoo-Vertrag definiert: Einerseits ist damit der Bau von Flughäfen oder Pisten gemeint (darauf bezog sich die Minderheit der UEK). Andererseits aber auch jedes Projekt (oder jede grössere Änderung einer Anlage), das der Entscheidung einer zuständigen Behörde nach einem geltenden innerstaatlichen Verfahren unterliegt. Da nun Frankreich genau ein solches innerstaatliches Verfahren angestrengt hat, be-

deutet dies, dass es unter die Espoo-Konvention fällt. Genau dies war aber bei der Einführung von RNAV 2019 der Fall. Daher kann das Espoo-Abkommen auch schon auf das RNAV von 2014 angewendet werden. Es hat eine innerstaatliche Vernehmlassung gegeben. Und wenn Frankreich sich gegen den Lärm äussern durfte, warum sollte dies der Schweiz verwehrt sein, wenn sie mit mehr Lärm beschallt wird?

Übrigens, auch Deutschland argumentiert auf diese Weise gegen Zürich, wo eine Kapazitätserhöhung für An- und Abflüge über Südbaden geplant wurde. Dieses Projekt verlange eine UVP, argumentieren die deutschen Nachbarn und bringen so den Flughafen Zürich/Kloten ins Schwitzen. Das Postulat enthält noch eine zweite Forderung. Der Regierungsrat wird darin aufgefordert, zu prüfen und zu berichten, wie er auch anderweitig die Bevölkerung vor dem zunehmenden Fluglärm, insbesondere zu Nachtstunden, und den gesundheitlichen Risiken zu schützen gedenkt. Es ist schon einiges gelaufen und das ist lobend zu erwähnen. Es reicht aber noch nicht. Schon einige Versuche der beiden Baselbieter Vertretungen im Verwaltungsrat (VR) des EAP wurden unternommen, und diese werden hoffnungsvoll zur Kenntnis genommen. Es sind aber noch viel mehr nötig. Das Postulat soll stehen bleiben, damit bleibt auch der politische Druck bestehen. Und damit stärkt man auch der kantonalen Vertretung im VR des EAP den Rücken, damit der eingeschlagene Weg weitergegangen wird. Die Sprecherin bittet ihre Landratskolleginnen und -kollegen dringend, das «nicht erfüllte» Postulat noch nicht abschreiben.

Noch ein paar Worte zur Pressekonferenz des EAP von gestern, an dem die Resultate des Balanced Approach vorgestellt wurden. Die Rednerin hatte als Präsidentin des Schutzverbandes auch an der Umfrage teilgenommen. Die vom EAP vorgestellten Massnahmen werden einmal in 3 bis 5 Jahren Wirkung zeigen. Es muss daran erinnert werden, dass der EAP schon im Frühjahr 2019 erklärt hatte, er plane, die Starts zwischen 23 und 24 Uhr zu halbieren. Heute spricht man nur noch von 40 %. Damals sprach der EAP von einer Halbierung. Resultat war, dass man im Juli feststellen musste, dass sich die Starts zwischen 23 und 24 Uhr verdreifacht hatten. Nun ist zu hoffen, dass es beim zweiten Anlauf gelingt. Die nun geplanten Massnahmen gehen in die Vernehmlassung und werden dann nach Frankreich getragen. Man wird schauen müssen, wie es geht. Als Hebel hat man die UVP, das Postulat soll stehen gelassen werden, damit man auch die gesundheitlichen Risiken darin einbeziehen kann und nicht nur ein paar Dezibel in der Nacht.

Stephan Burgunder (FDP) ist vom vorhandenen Fachwissen zum Flughafen beeindruckt. Es gibt gute Gründe für und gegen eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Rasche und konkrete Massnahmen sind sinnvoller. Massnahmen, die der Bevölkerung rasch dienen, die Arbeitsplätze erhalten und auch umsetzbar sind. Ein grundsätzliches Nachtflugverbot ist ein No-Go für Frankreich und das Bazl. Realistisch ist genau das, was nun gemacht werden soll: Die besonders heikle Nachtstunde zwischen 23 und 24 Uhr zu entlasten, also keine oder wenige Starts ab 23.00 Uhr. Zudem sollen die Landebahnen, respektive An- und Abflugrouten besser ausgerichtet und lärmärmere Flugzeuge eingesetzt werden. Ebenso laufen Arbeiten zu der im Postulat geforderten Risikoanalyse. Man darf sich auch nichts vormachen; der Verwaltungsrat des EAP hat 16 Mitglieder, 8 aus Frankreich und 8 aus der Schweiz, davon 2 Vertreter aus dem Baselbiet. Die beiden Baselbieter Vertreter machen einen guten Job und setzen sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten ein. Und – hierbei geht der Redner einig mit Rahel Bänziger – diesen muss man den Rücken stärken. Es geht um ganz viele Jobs in der Region Basel. In der heutigen BaZ ist zu lesen, dass viele Kurzarbeit leisten. Bei Jet Aviation müssen 300 von 1'200 Beschäftigten gehen. Auch nicht zu unterschätzen ist der Standortvorteil für die ganze Region aufgrund des Flughafens. Das französische Transportministerium wird keine schlaflose Nacht haben, wenn das Postulat nicht abgeschrieben wird. Eine grosse Mehrheit der FDP ist für Abschreibung.

Markus Dudler (CVP) verweist auf den Kommissionsbericht, in welchem stehe, dass Bazl, DGAC und EAP festgehalten haben – und dies via Verwaltungsratsvertretung der Kommission mitgeteilt

haben –, dass die Kriterien gemäss Espoo-Abkommen nicht vorliegen und die UVP nicht ausgelöst werden könne. Diese Begründung leuchtet der CVP/glp ein, daher plädiert die Fraktion für Abschreiben. Die UVP gemäss Espoo-Abkommen ist ein Planungsinstrument und kein geeignetes Mittel zur Steuerung des Betriebs eines Flughafens respektive zur Verminderung des Fluglärms wie etwa die Definition der Abflugzeiten. Man kann die Interpretation des Abkommens diskutieren. Die CVP/glp kam zum Schluss, dass es gemäss Mitteilung des Bazl zu interpretieren ist.

Florian Spiegel (SVP) stimmt in der Regel mit seiner Fraktion, bei diesem Postulat hingegen nicht – und zwar aus Sicht der Gemeinde Allschwil, die direkt betroffen ist. Rahel Bänziger verwies auf juristische Aspekte, der Redner möchte mehr auf den Inhalt der regierungsrätlichen Antwort eingehen. Im Bericht liest man, dass die Flugspuren den geplanten Linien entsprechen, mit *einer* relevanten Ausnahme, und das sind Allschwil und Schönenbuch. Allerdings ist diese Flugspur direkt über den beiden Dörfern die einzig relevante Flugspur. Als mögliche Bereiche für Lärmschutzmassnahmen werden Lärmquelle, Raumplanung, Flugroute und betriebliche Einschränkungen erwähnt. Nun wieder aber immer wieder behauptet, dass eine solche Massnahme, nämlich die geforderte Nachtflugsperrung, der Wirtschaft und der Entwicklung des Flughafens schade. Das ist ein absoluter Nonsens. Zürich kennt eine Nachtflugsperrung von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr, bis 23.30 Uhr dürfen Verspätungen aufgeholt werden. Zürich hat jährlich 31 Millionen Flugpassagiere. Frankfurt hat von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr ebenfalls eine Flugsperrung, mit 70 Millionen Passagieren pro Jahr. Und nun kommt Basel und sagt, mit seinen 9 Millionen Flugpassagieren wäre dies nicht machbar und der Untergang der Flughafenentwicklung.

Auch musste man lesen, dass diese Anpassung ein No-Go für das Bazl wäre, weil es sich beim EAP um einen Landesflughafen handle. Was ist dann Zürich? Etwa ein Sportflughafen, wenn die Anpassung dort möglich ist? Diese Argumentation ist unverständlich.

Zum Votum von Markus Dudler: Bei einer Standesinitiative, die Schall und Rauch ist und in Bern verpuffen wird, steht die CVP für den Klimaschutz und die Umwelt hin. Bei einer konkreten Vorlage aber sagt sie, aufgrund juristischer Auslegungen könne sie dies nicht unterstützen. Das ist hanebüchen. Immer unkonkret und unverbindlich bei diesem Thema! Das empfindet der Redner als Allschwiler eine «Sauerei».

Werner Hotz (EVP) dankt für die messerscharfe Analyse von Florian Spiegel und ergänzt, im Moment sei es himmlisch ruhig im Baselbiet. Alle wissen, dass der Minutentakt der Starts und Landungen am EAP sehr bald wieder aufgenommen wird. Der gesundheitliche Schutz der Bevölkerung muss garantiert werden können, und es besteht Handlungsbedarf. Die Grenzwerte werden regelmässig überschritten. Lässt der Landrat das Postulat stehen, so stärkt er damit dem Regierungsrat und dem Verwaltungsrat – den beiden BL-Vertretern – den Rücken, um die Einhaltung des Espoo-Abkommens einzufordern und die UVP zu verlangen. Den bekannten Ausspruch «An ihren Taten sollt ihr sie erkennen» möchte der Redner umdeuten in: An ihren Messwerten sollt ihr sie erkennen! Die Lärmbelastung wird man in der kommenden Zeit sehr genau beobachten. Bleiben wir dran und lassen das Postulat stehen!

Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) kommt die Diskussion nicht neu vor. Bis vor zwei, drei Jahren musste man – sowohl von Seiten Regierungsrat wie auch Landrat – immer wieder relativ frustriert konstatieren, dass nichts gehe. Wer heute die Zeitung gelesen hat, merkt, dass nun aber etwas geht. Das kommt vom Hebel, den die Baselbieter Politik in einem 16-er Gremium mit 2 Verwaltungsratsmitgliedern ansetzen kann. Der Regierungsrat hat eine Eigentümerstrategie formuliert und die beiden VR-Mitglieder sind verpflichtet, diese umzusetzen. Der Kanton Basel-Landschaft stellt den Vizepräsidenten in dem Gremium. Die Korrekturen werden ab 18. Juni 2020 eingeleitet und es wird wieder nicht dicht besiedeltes Gebiet überflogen werden können. Das war bisher angekündigt und noch nicht verbindlich. Jetzt ist es verbindlich. Der Fehler in der Navigation

musste nun von der französischen Flugsicherung korrigiert werden. Easyjet führte die Testflüge durch. Es ist machbar und wird nun gemacht. Des Weiteren hat der Verwaltungsrat des EAP einstimmig beschlossen – was nicht selbstverständlich ist – alle geplanten Starts zwischen 23.00 Uhr und 24.00 Uhr zu verbieten. Die so genannten Kapitel 3-Flugzeuge mit einer zu grossen Lärmarge, also die alten lauten «Chläpf», dürfen zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr nicht mehr starten. Dies sind alles Massnahmen, die mit der Eigentümerstrategie übereinstimmen. Das können sich alle im Saal, die sich für gute Bedingungen einsetzen, auf die Fahne schreiben.

Florian Spiegels Engagement als betroffener Allschwiler versteht der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektor, zweifelt aber an der intellektuellen Redlichkeit. Ein Hub darf nicht mit einem Euroairport verwechselt werden. Ein Hub – oder Drehkreuz – hat nicht stationierte Flugzeuge. Der Hauptcarrier auf dem EAP ist Easyjet, und Easyjet hat seine Flugzeuge dort stationiert und muss 4 Rotationen durchführen können. Wenn eine der Rotationen entfällt, und das wäre der Fall, wenn der Flughafen ab 23.00 Uhr ganz zu wäre, so könnte Easyjet die Flugzeuge nicht mehr dort stationieren, und es hätte entsprechend weniger Flugzeuge. Damit würde man einiges in Kauf nehmen. Kleiner Covid-Schlenker: Gibt es nun eine V-, U-, J- oder L-Rezession? Die Luftfahrtbranche wird eine L-Rezession erfahren: Die Zahlen gehen runter und werden über Jahre relativ tief bleiben. Dies mag man aus Umwelt- und Lärmschutzgründen durchaus begrüssen. Aus Wirtschafts- und Arbeitsplatzsicherheitsgründen muss man sich aber auch Gedanken darüber machen, was dies bedeutet. Mehrere tausend Leute arbeiten am EAP, und es bleibt zu hoffen, dass ein guter Mittelweg gefunden wird zwischen Ruhe und Grabesstille auf dem Arbeitsweg zum EAP. Regierungsrat Thomas Weber empfiehlt, sehr vorsichtig zu sein und nicht auf rechtlichen Positionen zu beharren, sondern dem Regierungsrat und seinen Vertretern im Verwaltungsrat zu vertrauen, damit sie sich gemeinsam mit den Regierungskollegen von Basel-Stadt einsetzen, um das Beste herauszuholen und das Gleichgewicht – den *approche équilibrée* – zu erreichen zwischen den Bevölkerungs- und Umweltinteressen einerseits und den Wirtschaftsinteressen andererseits.

Vize-Landratspräsident **Heinz Lerf** (FDP) entschuldigt sich dafür, dass er eine Wortmeldung übersehen habe und erteilt das Wort nachträglich an Peter Hartmann.

Peter Hartmann (Grüne) meint betreffend L-Rezession, dass man von der dramatischen Situation am EAP in den Zeitungen lesen könne. Es heisst dort aber auch: «Spätestens 2023 will der EAP wieder durchstarten.» Die Vorlage mag nicht ganz einfach sein, aber die Ausgangslage ist einfach. Der Fluglärmbericht von 2018 zeigt auf, dass die gemessene Fluglärmbelastung in Allschwil zwischen 23 und 24 Uhr bereits 2016 über den zulässigen Immissionsgrenzwerten lag. 2017 wurde der Grenzwert erreicht, und 2018 wurde er erneut überschritten. Und die Einführung des RNAV 2019 hat auf einer Piste dazu geführt, dass die Flugspur Richtung Süden verlagert wurde – mit mehr Lärm für die entsprechenden Gemeinden. Die bisher erstellte Umweltbeeinflussungsstudie für die französische Behörde ist nicht hinreichend. Eine Absichtserklärung bezüglich der Massnahmen zur Reduktion des Fluglärms ist gut. Aber Worte sind noch keine Taten, auch wenn man jetzt das Gefühl hat, die Taten seien ganz nahe.

Gemäss Aussagen des Regierungsrat haben 2019 zwischen 23 Uhr und 24 Uhr fast 2'400 Flugbewegungen stattgefunden. Das heisst gemäss Lärmschutzverordnung 6,5 pro Tag oder alle 9 Minuten eine Flugbewegung. Das ist in der hochsensiblen Zeit der Einschlafphase vieler Menschen. Es kann nicht sein, dass Billigstflüge dazu führen, dass die Bevölkerung nicht mehr schlafen kann. Und es kann auch nicht sein, dass diese Flüge dazu führen, dass die massgebenden Lärmgrenzwerte überschritten werden. Eine UVP muss bei jedem grösseren emittierenden Betrieb und bei jedem grösseren Bauvorhaben erstellt werden. Weshalb muss dies der EAP nicht machen? Die Signale und Versprechungen des EAP in den heutigen Zeitungen stimmen zuversichtlich. Aber das sind noch keine Taten. Eine UVP heisst, es muss genau geprüft werden anstatt schönreden. Eine UVP wird im Gegensatz zu allen anderen Prüfungen und Berichten schonungs-

los aufzeigen, dass die jetzigen Massnahmen nicht nur wünschenswert, sondern zwingend sind. Das vorliegende Postulat soll nicht abgeschrieben werden.

Rahel Bänziger (Grüne) zitiert zu Handen CVP das Espoo-Abkommen, Artikel 1 Absatz 5, welcher die Vorhaben mit möglichen negativen Auswirkungen auf das Nachbarland definiert: «*Jedes Projekt oder jede grössere Änderung einer Anlage, das oder die der Entscheidung einer zuständigen Behörde nach einem geltenden innerstaatlichen Verfahren unterliegt.*» Und dies trifft auf RNAV zu. Die Franzosen haben eine innerstaatliche Vernehmlassung gemacht und die negativen Auswirkungen hat die Schweiz, daher hat man ein Wörtlein mitzureden. Die Landrätin behält eine Kopie des Espoo-Abkommens zur Einsicht auf.

Man hat gehört, es sei eine Rezession. Diese kann aber auch eine Chance sein. Mehrere tausend Leute arbeiten am Flughafen. Wie viele es sind, darüber wird gestritten. Die Spanne hängt davon ab, ob der Flughafen darüber berichtet oder die Schutzverbände. Angenommen es handelt sich um 2'000 Menschen; unter der Schneise leben aber 40'000 Menschen und leiden unter dem Lärm. Am gestrigen Nachmittag hatte die Votantin ein Gespräch mit Schutzverbänden aus Frankreich und Deutschland, dem Verwaltungsratspräsidenten, dem Vizedirektor und dem Direktor des EAP. Die Gewichtung im Sinne des Balanced Approach (französisch: *approche équilibrée*) wurde vorgestellt. Bei der Gewichtung werden in der einen Kolonne die Einsparung an Dezibel aufgeführt, in der zweiten Kolonne heisst es «sozioökonomisch». Sozial wird mit ökonomisch verschmolzen. Und es steht einzig darin, was es kostet und wie viele Stellen es kostet. Es steht aber nirgends, welche Gesundheitskosten der Fluglärm zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr verursacht. Und all die anderen Faktoren sind auch nicht aufgeführt. Es ist gut, eine solche Aufstellung zu haben, aber was daraus abgeleitet wird, liegt nun an der Politik. Und der EAP wird nur tun, was ihm die Politik vorgibt, und nichts anderes.

Bei dem Gespräch hat die Rednerin gemerkt, dass vor allem die Baselbieter Vertretung im Verwaltungsrat sehr engagiert ist und auch sehr viel Positives bewirkt hat. Die Frage, die sich der Landrat (die Politik) stellen muss, ist, ob man möchte, dass die Discount-Flüge eine so grosse Bedeutung haben oder ob man die Discountflüge reduzieren will, damit wieder mehr Schlaf möglich ist. Daher: Nachtflugsperr von 23 bis 6 Uhr. Als Easyjet vor 4 Jahren gefragt wurde, ob sie sich damit arrangieren könnten, hiess es noch: Ja. Und jetzt heisst es plötzlich, das sei nicht möglich und es wird mit Wegzug gedroht. Die Landrätin fragt sich, wer die Wahrheit sagt. Daher muss der politische Druck aufrecht erhalten bleiben, sonst passiert gar nichts. Und so sieht es aus, dass auch der Balanced Approach nicht einmal das Papier wert ist, auf welchem die Studie geschrieben wurde, sofern nichts passiert.

Markus Dudler (CVP) findet es schade, dass weder das Bazl noch das DGAC noch der EAP Stellung beziehen können zu den juristischen Fragen. Leider werden die Themen Fluglärm und Klimapolitik hier oft vermischt. Das ist bedauerlich. Für das Klima spielen die Abflugzeiten am EAP herzlich wenig eine Rolle. Es ist dem Klima egal, ob die Emissionen um 3 Uhr nachts oder um halb ein Uhr nachmittags verursacht werden – dies zur Anschuldigung an die CVP, man kümmere sich nicht um das Klima.

Felix Keller (CVP) ist ein Einzelkämpfer in der CVP/glp-Fraktion. In Allschwil sind nicht die Billigflieger das Problem, sondern die Frachtflugzeuge, berichtet der Sprecher Rahel Bänzigers Aussage. Zurzeit ist es tatsächlich paradiesisch, der Sprecher kann um 23 Uhr zu Bett gehen und es kommen dann noch 1 oder 2 Frachtflugzeuge um 23.30 Uhr, aber danach ist Ruhe. Und tagsüber ist es wie im Paradies, weil die Billigflieger nicht kommen. Das Problem sind die Frachtflüge zwischen 23.00 und 06.00 Uhr. Diese möchte man in Allschwil nicht mehr haben. Es ist heute exemplarisch zu sehen: Um 23.00 Uhr, 23.30 Uhr und eventuell um 23.50 Uhr kommen noch relativ

schwere Frachtflugzeuge. Könnte nicht das letzte um 22.55 Uhr kommen, und dann ist ab 23 Uhr Ruhe? Die ziemlich leisen Billigflieger tagsüber sind nicht das Problem.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 46:37 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird das Postulat 2018/727 stehen gelassen.
