

## **Beschluss des Landrates vom 11.01.2018**

Nr. 1865

### **20. Überprüfung und Anpassung der An- und Abflugrouten – Flughafen Basel-Mulhouse**

2017/365; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Elisabeth Augstburger** (EVP) informiert, dass der Regierungsrat die Motion ablehne. Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

**Andreas Bammatter** (SP) erklärt die Gründe für das Einreichen seines Vorstosses. Im August 2014 wurde im Euroairport ein flächendeckendes Navigationssystem, kurz RNAV, für Startprozeduren Richtung Süden mit Destinationen in den Westen oder Süden offiziell in Betrieb genommen. Im dritten Quartalsbulletin 2014 kündigte der Euroairport die technischen Neuerungen wie folgt an: «Durch diese Navigationsmethode sind Ungenauigkeiten bei den tatsächlich geflogenen Flugrouten seltener, was neben einer verbesserten Sicherheit der Flüge auch ermöglicht, den Kerosinverbrauch und die Treibhausgasemissionen zu senken». Die Fluglärmkommission beider Basel äusserte sich in ihren Berichten zum RNAV (2012) folgendermassen: «Potentiell wird diese Massnahme zu einer leichten Änderung der Lärmbelastung der Gemeinden Hegenheim, Buschwiller, Allschwil, Schönenbuch und Wentzwiller führen. Wie gross die Effekte sind, ist zu prüfen, wenn die neuen RNVA-Verfahren in Betrieb sind.» 2014 hiess es: «Mit dieser Massnahme wird die Präzision in der Einhaltung der Abflugrouten erhöht und die Bündelung des startenden Verkehrs über bevölkerungsarme Gebiete verbessert». 2016 konnte man lesen: «Beim Start nach Süden ist ein Abdrehen der Flugzeuge schon früh möglich, so dass die dichtbesiedelten Gebiete im Süden nicht überflogen werden.» Die negativen Effekte, insbesondere für die Schweizer Gemeinden, wurden von der Fluglärmkommission bislang offenbar nicht überprüft.

*[Der Votant lässt drei Bilder projizieren, welche die Flugspuren vom und zum EAP entsprechend der Prozedur Richtung Osten und Westen zeigen: Stand Februar 2011, August 2015 und Februar 2016]* Die Bilder zeigen, dass im August 2015 die Schweizer Gemeinden wesentlich öfter überflogen wurden als noch Februar 2011. Das Bild vom Februar 2016 zeigt, dass sich die 270°-Kurve Richtung Osten grossmehrheitlich noch mehr nach Süden verschoben hat. Dies führt zu einer stärkeren Belastung der dichtbesiedelten Gebiete, während die weniger dicht besiedelten Gemeinden (im Elsass) entlastet werden. Es wäre aber möglich, mit dem Navigationssystem die Flugrouten zu optimieren. Der Vorstoss fordert eine Verschärfung der Kontrolle über die Einhaltung der Standardflugroute. Der Flugbetrieb soll so gestaltet werden, dass die Standardflugrouten eingehalten werden können. Die Abflugprozeduren sind so zu gestalten, dass Allschwil Dorf, Binningen und Schönenbuch nicht direkt überflogen werden, sondern die Flugroute ausserhalb der Landesgrenze zwischen den Gemeinden Hegenheim, Buschwiller und Wentzwiller zu liegen kommt. Wichtig ist, dass eine Nichteinhaltung der Flugrouten geahndet wird. Eine Nachtsperrung von 23 bis 6 Uhr würde ebenfalls zu einer Verringerung des Lärms beitragen.

Allschwil und Binningen sind unterdessen ein sehr dicht besiedeltes Gebiet. Es ist an der Zeit, dass sich die Regierung für ihre Bevölkerung einsetzt, statt auf dreiviertel Seiten zu begründen, weshalb sie sich der Mitverantwortung entziehen möchte. Schliesslich haben die Verwaltungsräte aus dem Baselland auch den Auftrag, sich für ihr Volk einzusetzen. Im letzten Abschnitt der Begründung der Regierung steht: «Die Verkehrszunahme hat dazu geführt, dass vermehrt auch Starts gegen Süden erfolgen». Sie kann froh sein, dass das Traktandum fast zwei Monate lang vor sich her geschoben wurde, denn der Grenzwert ist, wie letzte Woche gehört, überschritten. Weiter steht, dass «der Flughafen beabsichtige...» Dies ist zu wenig, das ist Wischiwaschi. Denn der

Flughafen beabsichtigt vermutlich nicht, dass die Bevölkerung entlastet wird, sondern er beabsichtigt, seine Strategie weiter zu führen.

Der Votant wandelt seine Motion in ein Postulat um. Zudem möchte er den Antrag wie folgt abwandeln:

«Wir bitten die Baselpoliti Regierung, zusammen mit den Partnern aus Basel-Stadt beim Bund entsprechende Anträge zu stellen und die An- und Abflugrouten zu überprüfen optimieren. Von grosser Bedeutung ist, dass die Lärmbelastungen möglichst gering sind und gleichmässig auf die Region verteilt dicht besiedelte Gebiete entlastet werden.»

**Werner Hotz** (EVP) blickt zurück: Im Jahr 1976 wurde die Pistenverlängerung in Basel-Stadt im zweiten Anlauf vom Volk gutgeheissen. Warum? Weil der Regierungsrat BS organisiert hatte, dass die überwiegende Zahl der Abflüge neu über Allschwil bzw. Baselland zu erfolgen habe. Basel-Stadt organisiert, Baselland schluckt – ohne Kommentar. Das Anliegen dieses Vorstosses ist, dass man sich von diesem schwerwiegenden Entscheid von 1976 löst und offen prüft, welche anderen Varianten möglich sind. Das Anliegen ist weder unmöglich noch unanständig, nachdem seit 1976 die Unterbaselpoliti mit dieser Flugvariante leben müssen, ohne sich je dazu äussern zu können. Der Rat sei gebeten, das Postulat zu überweisen.

**Hansruedi Wirz** (SVP) fände es interessant zu erfahren, wie die Regierung zur neuen Formulierung steht.

**Felix Keller** (CVP) dankt Andreas Bammatter für die Umwandlung in ein Postulat. Somit kann auch die CVP/BDP-Fraktion dahinter stehen. Er persönlich hätte auch eine Motion unterstützt. Die vom Postulanten gezeigten Bilder sind eindrücklich: Man sieht, wie sich die Flugspuren allmählich nach Süden verschoben. Das ist ein Fakt. Fakt ist auch, dass die Flugbewegungen insgesamt zugenommen haben, vor allem in den sensiblen Nachstunden. Fakt ist auch, dass der Verwaltungsrat und die Direktionen erkannt haben, dass die Lärmbelastung für die Bevölkerung immer problematischer wird, weshalb sie auch an einer Verbesserung des Zustands interessiert sind. Das ist erfreulich.

In der Begründung des Regierungsrats zur Ablehnung des Vorstosses heisst es, dass bis Ende 2017 Beschlüsse in Aussicht gestellt werden. Dem Votanten ist nicht bekannt, was und ob überhaupt etwas kommuniziert wurde. Falls nicht, wäre es interessant zu wissen, bis wann damit gerechnet werden kann und was kommuniziert werden würde.

Wenn die Anliegen der betroffenen Bevölkerung in Bern tatsächlich keine Wirkung zeigen können, wie der Regierungsrat schreibt, dann kann man doch nicht einfach den Kopf in den Sand stecken. In diesem Fall wurde vermutlich der falsche Adressat erwischt. Es ginge somit darum, die richtige Stelle zu finden, um die Anliegen zu deponieren. Vielleicht müsste man sich damit direkt an die Aufsichtsbehörde DGAC oder an das Flugsicherheitsunternehmen DSNA wenden, um Druck auf die Anpassung der Flugrouten zu machen. Es ist nämlich ganz einfach, diese anzupassen, müssten doch lediglich die Parameter durch eine Fachperson geändert werden, was in einem halben Tag und für ein paar tausend Franken erledigt werden könnte. Dann würden die Flugrouten wieder, wie von Andreas Bammatter geschildert, zwischen den weniger dicht besiedelten Gemeinden verlaufen. Und es wäre schon sehr viel erreicht, was die Bevölkerung vor allem in Allschwil, Binningen und Schönenbuch erfreuen würde.

**Jürg Vogt** (FDP) kann sich dem Gesagten anschliessen. Hier geht es um Fakten und um Zahlen mit Hand und Fuss. Dass die Regierung hier meint, sie könne nicht reagieren, kann die FDP-Fraktion nicht akzeptieren. Sie unterstützt das Postulat.

**Marc Schinzel** (FDP) unterstützt das Postulat ebenfalls und ist auch sehr froh um die vom Postulanten vorgenommene Präzisierung. Es ist wesentlich besser, von Optimierung zu reden und den Lärm nicht zu verteilen, sondern dorthin zu verlagern, wo er kein Problem darstellt.

Es ist dem Votanten aber auch wichtig zu betonen, dass er voll und ganz hinter dem Flughafen, hinter seinem Ausbau und auch hinter easyJet steht. Es ist wichtig, dass das Geschäft gut läuft. Somit geht es nicht um einen Entscheid Lärm gegen Flughafen. Als Freisinniger möchte er das Beste, möchte er optimieren und den Benchmark setzen.

Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) erinnert daran, dass das Dossier erst seit Kurzem in seiner Verantwortung sei und aus Gründen der Governance ganz bewusst getrennt wurde, obschon dem Regierungsrat klar ist, dass sie noch nicht dem entspricht, was man sich darunter vorstellt. Das Dossier wird in der VGD, der er vorsteht, natürlich unter dem Aspekt der volkswirtschaftlichen Bedeutung geführt. Diese ist nicht zu unterschätzen. Andererseits findet die Lärmschutzthematik in der Bau- und Umweltschutzdirektion statt. Als Gesamtregierung gilt es, zwischen den verschiedenen Interessen abzuwägen. Der Flughafen muss sich, wie Marc Schinzel richtig betont hatte, weiterentwickeln können – allerdings so, dass es für die Bevölkerung auch tragbar ist. Mit der neu gewählten Formulierung, dass die Routen «optimiert» und die dichtbesiedelten Gebiete «möglichst entlastet» werden sollen, kann sich der Regierungsrat einverstanden erklären. Man muss aber die Komplexität des Ganzen berücksichtigen. Es gibt logischerweise auch dichtbesiedelte Gebiete in Frankreich. Auf der von Andreas Bammatter gezeigten Grafik liess sich gut sehen, dass es auch dort relativ viel Flugbewegung gibt. Deshalb ist es nicht ganz einfach, eine gute Lösung zu bringen. Der Regierungsrat nimmt jedoch den Auftrag des Parlaments und der Bevölkerung entgegen und wird sich entsprechend verhalten.

Weiter zu sagen ist, dass sich die Gesamtregierung zusammen mit der neuen Delegation des Verwaltungsrats auch zeitnah und vertieft über das Machbare und das Unmögliche unterhalten wird, bevor über die Eigentümerstrategie befunden wird.

://: Mit 82:0 Stimmen wird der Vorstoss als Postulat, mit modifiziertem Wortlaut, überwiesen.

Landratspräsidentin **Elisabeth Augstburger** (EVP) schliesst die Sitzung. Sie bedankt sich herzlich für die gute Mitarbeit und dafür, dass man trotz der intensiven Spitaldebatte so weit gekommen ist.

Die nächste Landratssitzung findet statt am 25. Januar 2018.

---