

## **Beschluss des Landrats vom 05.05.2022**

Nr. 1479

### **13. Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2019 und 2020**

2022/38; Protokoll: ps

Kommissionspräsident **Thomas Noack** (SP) führt aus, er stelle den Bericht der Fluglärmkommission (FLK) vor und fasse die wichtigsten Punkte der Diskussion in der Umweltschutz- und Energiekommission (UEK) zusammen. Zur Erinnerung: Die vorliegende Berichterstattung sollte eigentlich jährlich erfolgen. Gemäss der Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen ist die FLK verpflichtet, jedes Jahr einen Bericht über die Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung zu erstellen. Aufgrund der Pandemie und personeller Engpässe gab es im letzten Jahr leider keinen Bericht.

Wie steht es um die Bemühungen zur Reduktion des Fluglärms? Zunächst gibt es für einmal Erfreuliches zu berichten: In Verhandlungen wurde dank dem Einsatz der beiden Baselbieter Verwaltungsratsmitglieder erreicht, dass ab dem 1. Februar 2022 kommerzielle Starts zwischen 23 – 24 Uhr verboten sind. Dies ist eine gute Nachricht. Als Folge davon gibt es allerdings mehr Flugbewegungen zwischen 22 – 23 Uhr. Immer noch nicht gelöst ist, dass die Flugzeuge beim Abflug auf der vorgesehenen Route fliegen und die Bewohnerinnen und Bewohner von Allschwil mehr belärmen als eigentlich vorgesehen. Die Abflugroute sollte die Abflüge besser bündeln und die Flugzeuge weiter weg von Allschwil durchführen. Die Route hat man aus welchen Gründen auch immer nicht richtig ins Navigationssystem (RNAV) umgesetzt und es ist offenbar nicht ganz einfach, dies zu korrigieren. Gemäss dem Bericht sollte dies jedoch noch in diesem Jahr gelöst werden. Schwieriger ist das Thema «Begrenzung der Südlandungen». Dazu wurde in der Kommission eine separate Vorlage beraten, die auch separat publiziert wurde. Dennoch stellt der Redner einige Punkte aus dieser Vorlage 2018/822 vor. Zur Fünf-Knoten-Regelung: Ab fünf Knoten Rückenwind wird eine Landung unsicher, deshalb muss dann aus Sicherheitsgründen die Abflugrichtung gedreht werden. Die Stossrichtung war, diese Regelung nochmals zu hinterfragen. Dies hat sich als sinnlos erwiesen, weil dieser Wert unterdessen europaweit verbindlich festgelegt wurde. Zudem hat man festgestellt, dass klimabedingt die Wetterlagen über längere Zeit stabil bleiben und es in den letzten Jahren mehr und längere Zeiten gegeben hat, in denen der Wind aus Nordwest kam und deshalb das Verhältnis zu Ungunsten der Südanflüge verschoben wurde. Die Fachleute haben jedoch versichert, dass der Flughafen die Südlandungen sehr sorgfältig dokumentiert und begründet und den Ermessensspielraum im Sinne einer Reduktion der Südlandungen auch ausnutzt.

Eintreten zu diesem Bericht war in der Kommission unbestritten. Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass pandemiebedingt die absoluten Zahlen kaum mit denjenigen der Vorjahre verglichen werden können. Sie erwartet jedoch, dass in Zukunft wieder jedes Jahr ein Bericht erstellt wird. Die Kommission findet neben den Erfolgen aber vor allem die Menge der Flüge zwischen 22-23 Uhr immer noch hoch. Ein einzelnes lautes Flugzeug sei für die Leute, die schlafen wollen, immer sehr störend. Ob man neben der Anzahl der Flüge auch Einfluss auf die Zulassung der Flugzeuge habe, wurde gefragt. Moderne Maschinen würden weniger Lärm erzeugen als die alten Frachtflieger. Die Verwaltung erläuterte, dass sich einiges in die richtige Richtung bewege, eine weitere Einschränkung sei bereits erfolgt und die strengeren Zulassungsgrenzwerte hätten sich bereits ausgewirkt. Trotz der Aufsicht über die Umsetzung habe es jedoch 2020 mehr laute Frachtflüge gegeben. Ebenfalls wurde kritisiert, dass die effektiven Flugwege beim Abflug immer noch weiter im Süden lägen als vorgesehen. Da müsse der Druck unbedingt aufrechterhalten wer-

den, damit die Korrekturen endlich umgesetzt würden. Es soll so geflogen werden, wie ursprünglich geplant und auch vereinbart wurde. Insgesamt wertete die Kommission die Anstrengungen der Vertreter im Verwaltungsrat als positiv, auch, dass der Regierungsrat eine Verschärfung des Auftrags an die Fluglärmkommission vorsieht. Aber die Kommission stellte auch fest, dass längst nicht alle Ziele erreicht wurden und noch einiges zu tun ist. Die Kommission hat dem Bericht einstimmig zugestimmt. Sie will die Zustimmung jedoch als deutliche Aufforderung an den Regierungsrat und die beiden Vertreter im Verwaltungsrat und auch an die Fluglärmkommission verstanden wissen, weiterhin mit der gleichen Beharrlichkeit und Fachkompetenz zu verhandeln. Das Lärmproblem ist immer noch nicht befriedigend gelöst, vor allem die Stunde zwischen 22-23 Uhr ist immer noch zu laut. Zudem muss man die Chance packen, im Rahmen der Einführung des Instruments der begrenzenden Lärmkurve eine langfristige Stabilisierung und Verbesserungen für das Baselbiet zu erreichen.

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) hält fest, gemäss einstimmigem Beschluss der vorberatenden Kommission finde eine Eintretensdebatte statt.

– *Eintretensdebatte*

**Roger Boerlin** (SP) hält fest, die SP-Fraktion unterstütze die Kenntnisnahme und begrüsse, dass weiterhin Druck ausgeübt werde, damit die Lärmwerte in der Nacht eingehalten werden.

**Peter Hartmann** (Grüne) sagt, aus Sicht der Fraktion Grüne/EVP werde der Bericht der Fluglärmkommission zur Kenntnis genommen. Allerdings ist man erstaunt und unzufrieden darüber, dass der Bericht für das Jahr 2019 nicht bereits im letzten Jahr, also 2021, vorgelegt wurde. Das Jahr 2019 war nicht nur bezüglich der 9,1 Mio. Fluggäste ein absolutes Rekordjahr, sondern leider auch bezüglich des Fluglärms. In der sensiblen Nachtzeit zwischen 22–24 Uhr hat eine Zunahme der Bewegungen um 8,7 % gegenüber 2018 resultiert. Das Gegenteil zeigen die Zahlen für das Jahr 2020, als die Bewegungen massiv und der Fluglärm wahrnehmbar zurückgingen. Der langfristige Trend mit der stetigen Lärmzunahme bereitet jedoch Sorge. Das neue Startverbot in der zweiten Nachtstunde von 23-24 Uhr wird begrüsst, aber wie Thomas Noack bereits erwähnte, muss genau beobachtet werden, welche Auswirkungen dies für die erste Nachtstunde von 22-23 Uhr hat. Es sind die Einschlaf- und Aufwachzeiten, welche unter Gesundheitsaspekten relevant sind. Auch die Beibehaltung der Schwellenwerte von 8 und 10 % bei der Südlandungsquote ist absolut zentral. Auch wenn die Landeanforderungen nun aufgrund europäischer Vorgaben ungünstiger sind bezüglich Südlandeanflüge und auch wenn sich die Windverhältnisse langfristig ändern sollten, müssen die Schwellenwerte für die Südlandequote unangetastet bleiben. Der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte muss höchste Priorität beigemessen werden. Immer wieder ein Thema im Landrat sind die sehr lauten Flüge. 2019 gab es fünf davon und 2020 26, somit waren es im Pandemiejahr viel mehr als 2019. Dies sind 26 Flüge zu viel. Es wird vom EAP erwartet, dass er alles unternimmt, damit diese Zahl auf null zurückgeht und es keine sehr lauten Flüge mehr gibt.

**Stephan Burgunder** (FDP) sagt, die FDP-Fraktion nehme den Bericht dankend zur Kenntnis. In der Kommission war deutlich spürbar, dass die Verantwortlichen des Kantons die Interessen der betroffenen Bevölkerung wahrnehmen und sich dafür einsetzen. Die Abstimmung erfolgte mit 13:0 klar, trotzdem entschied die Kommission, dass denjenigen eine Chance gegeben werden soll, die hier im Landrat etwas sagen möchten – kurz und prägnant.

**Markus Dudler** (Die Mitte) hält fest, der Bericht werde von seiner Fraktion grundsätzlich als positiv bewertet und so zur Kenntnis genommen. Ein Wermutstropfen ist die mangelnde Umsetzung des RNAV-Verfahrens, so dass die Lärmbelastung im Süden nicht genügend verringert wurde. Gerade

in der heutigen geopolitischen Lage mit unterbrochenen Lieferketten und in der ein Mangel an diversen Teilen und Materialien herrscht, ist eine flexible Logistik unabdingbar. Diesbezüglich ist der EAP sicher ein wesentlicher Faktor. Es ist wichtig, gute Rahmenbedingungen zu garantieren.

**Susanne Strub** (SVP) äussert, die SVP-Fraktion nehme den Bericht so zur Kenntnis. Dieser hat auch Diskussionen ausgelöst, weil jeder Flieger, der einen aufweckt, einer zu viel ist. Es war jedoch zu spüren, auch in der Kommissionsberatung, dass man daran arbeitet und die Anliegen der betroffenen Gemeinden und Anwohnenden ernst genommen werden – und man tut, was man kann. Es ist nicht einfach.

**Felix Keller** (Die Mitte) spricht als direktbetroffener Allschwiler. Der vorliegende Bericht war sehr speziell. Das Jahr 2020 war für Allschwil paradiesisch, weil ruhig. Dies sieht der Flughafen anders. Vor allem wirtschaftlich war die Pandemie eine sehr schwierige Zeit, auch für die Annexbetriebe. Deshalb ist es erfreulich, dass es wieder aufwärts geht, auch für den Flughafen. Aufwärts geht es jedoch auch wieder mit dem Lärm. Das merkt man in den Nachtstunden. Seit ab dem 1. Februar 2022 die Flugsperrezeiten zum Tragen kommen, werden alle Flüge auf 22-23 Uhr verlegt. Das wäre nicht schlecht, wenn das ruhige Flugzeuge wären. Auf der Homepage des deutschen Fluglärmdienstes (DFLD) kann man sehen, wie laut die Flugzeuge sind. Speziell findet der Redner, dass fünf Minuten vor und fünf Minuten nach 23 Uhr die lautesten Flugzeuge starten. Das versteht Felix Keller nicht. Tagsüber liegt der Wert unter 80 Dezibel, um die erwähnte Zeit steigen hingegen die lautesten Flugzeuge mit bis zu 90 Dezibel in die Luft. Gestern war ein solch lauter Flieger zu hören. Daran muss man arbeiten. Im Bericht zeigt Abbildung Nr. 5 auf Seite 7, dass der Immissionsgrenzwert ab 22 Uhr, der bei 50 Dezibel gedeckelt ist, überschritten wird. Im Jahr 2022 wird wieder eine Zunahme wie 2018 und 2019 erfolgen, wohl noch stärker. Ein Grenzwert ist einzuhalten, und deshalb muss der Flughafen daran arbeiten, dass der Grenzwert ab 22 Uhr eingehalten wird. Es geht in die richtige Richtung, und der Flughafen ist gut unterwegs. Es wird versucht, auf die lärmgeplagte Gesellschaft Rücksicht zu nehmen. Man muss weiterhin daran arbeiten; dies als Hinweis an den Regierungsrat.

**Andreas Bammatter** (SP) hat als Allschwiler ebenfalls Freude daran, dass der Fluglärm während der Nachtstunden und auch im Pandemiejahr abgenommen hat. Aber es muss auch nach der Pandemie nicht wieder so gehen wie vorher. Deshalb bleibt die Forderung, wie dies auch von den Vorrednerinnen und Vorrednern gesagt wurde, dass die Kernsperrzeit mindestens sechs Stunden betragen und eingehalten werden muss. Es ist wichtig, dass Ausnahmegenehmigungen nur sehr restriktiv und in wirklich begründeten Notfällen erteilt werden können. Der Redner bittet darum, die notwendigen Optimierungen, wie sie angedacht sind, Schritt für Schritt weiterzuverfolgen.

**Werner Hotz** (EVP) dankt den Kommissionen und Verwaltungsräten, die an der Arbeit sind. Er wurde vor wenigen Tagen um viertel nach elf aus dem Schlaf gerissen, von einem überschweren Frachtflugzeug, das offenkundig Mühe hatte, an Höhe zu gewinnen. Das Flugzeug muss irgendwie zu einer Ausnahmegenehmigung gekommen sein. Dem Redner ist es ein Anliegen, die Ausnahmegenehmigungen anzuschauen und wirklich nur in Ausnahmefällen zu erteilen. Alles andere macht keinen Sinn. Ist der Schlaf gestört, kann dies zu Gesundheitsschädigungen führen. Das Anliegen wird vertreten, dass die Bevölkerung im Umkreis des Flughafens schlafen kann. Die Ausnahmegenehmigungen sollen sehr restriktiv gehandhabt werden – darauf sollen die beiden Verwaltungsräte des Kantons ein Auge haben.

**Rahel Bänziger** (Grüne) hält fest, der Regierungsrat habe über die beiden Verwaltungsräte beim EAP bereits einiges erreichen können. Der EAP musste auch bereits einiges zugeben, aber leider immer nur erst auf starken öffentlichen Druck oder Druck der Verwaltungsräte hin. Die Südver-

schiebung der Kurve wurde lange abgestritten, obwohl es Lärmmessungen gab und die Radarspuren zu sehen waren. Erst, als die Beweislast so erdrückend wurde, dass man die Augen nicht mehr davor verschliessen konnte, musste der EAP endlich zugeben, dass die Tatsachen so sind, wie sie sind. Die Rednerin hat das Gefühl, der EAP versuche immer noch, allen auf der Nase herumzutanzen. 2019 wurde kein Bericht veröffentlicht. «Ein Schelm ist, wer Böses denkt». Die Rednerin hat gedacht, die Grenzwerte seien wohl massiv überschritten worden, und die Daten werden zurückbehalten – kommen sie etwas später, wird das Ganze nicht mehr so heiss gegessen. Genau so war es. 2019 wurden die Grenzwerte überschritten. Die Rednerin muss Roger Boerlin widersprechen: Die Grenzwerte in der Nacht wurden nicht eingehalten, sondern überschritten. Der EAP macht immer Versprechungen: Die Starts nach 23 und 24 Uhr werden verboten. Erstens hat man gerade gehört, dies werde nicht immer eingehalten. Zweitens sind Landungen weiterhin erlaubt, die genauso viel Lärm machen wie Starts. Dies konnte man vor allem über Ostern mit der Bisenlage sehen. Es war unerträglich; bis nach 24 Uhr sind die Flugzeuge gelandet.

Ein kurzer Exkurs zur Fünf-Knoten- und 10-Knoten-Rückenwindkomponente: Europa hat festgelegt, dass die Rückenwindregelung von 5 Knoten gilt. Die Flugzeuge sind zertifiziert bis 15 Knoten, aber die Regelung gilt. Frankreich pocht auf Einhaltung, denn damit werden vor allem die französischen Anwohnenden geschont, obwohl das Gebiet viel weniger dicht besiedelt ist. Seltsam ist nur, dass diese Regelung innerhalb von Frankreich nicht unbedingt überall gilt. Im Süden, an der Côte d'Azur, landen die Flugzeuge auch mit mehr als 5 Knoten Rückenwind, damit die Touristen geschont werden können, die am Strand liegen und sich erholen wollen. Dort ist möglich, was um den EAP herum nicht möglich ist. Dies ist sehr störend und sollte auch einmal geklärt werden. Im Bericht der Fluglärmkommission steht, man könne über Gebühren erreichen, dass es weniger wird. Das Fazit einer von der Rednerin eingereichten Interpellation war, dass über Gebühren gar nichts erreicht werden kann – im Gegenteil: Der EAP gewährt viele Verbilligungen, womit das Ganze schliesslich ein Nullsummenspiel wird. Mit Gebühren kann keine Lärmverminderung erreicht werden.

Nun zum «dicksten Hund»: Seit Jahren beklagt sich der Landrat, dass die FLK keinen guten Job macht. Der Bericht wurde sogar ein paarmal ablehnend zur Kenntnis genommen. Es ist vorgesehen, dass die Vereinbarung im laufenden Jahr angepasst wird, um die Rolle der FLK als beratende Kommission der beiden Regierungen zu verdeutlichen. Sie sollen nur noch die Situation verfolgen und ihre fachliche Einschätzung dazu liefern. Dies heisst, wenn jemand seine Arbeit nicht tut, werden nicht Leute gesucht, die diese Arbeit tun könnten, sondern das Jobprofil wird nach unten angepasst, damit die Mitglieder der Fluglärmkommission eine Chance haben, die Anforderungen erfüllen zu können. Das geschieht sonst nirgendwo und kann nicht sein. Die Rednerin hat sich oft darüber aufgeregt, dass die FLK ein zahnloser Tiger ist. Nun wird sie zu einem Schmusekätzchen. Der Regierungsrat wird gebeten, nicht alles zu glauben, was der EAP sagt, kritisch zu bleiben und die Versprechungen kritisch zu hinterfragen und vor allem, dass er sich keine Schmusekatzen als Berater und Beraterinnen hält.

Der Bericht der FLK gibt **Hanspeter Weibel** (SVP) die Gelegenheit, einmal im Jahr zu sagen, dass er im Wesentlichen damit einverstanden ist, was Rahel Bänziger gesagt hat. Er und alle anderen Einzelsprecher bilden eine so genannte Leidensgemeinschaft, die weiss, was es heisst, in der Nacht aufzuwachen, weil ein Flugzeug startet oder landet.

Es gibt einen einzigen Punkt, für welchen die Pandemie einen Vorteil brachte: Es war ruhiger in der Nacht.

Es gibt seit 10-15 Jahren immer die gleiche Diskussion zum Fluglärmbericht, wie das Murmeltier am Morgen. Was die FLK anbelangt, hat der Redner vor Jahren einen Antrag gestellt, diese abzuschaffen. Dies wollte der Landrat nicht. Man wollte eine Schmusekatze heranzüchten. Man muss sich bewusst sein, dass am Schluss Frankreich bestimmt, was läuft. Der grosse Nachteil der Ba-

selbiger Vertreter im Verwaltungsrat ist, dass sie in der Minderheit sind und selbst die Baselstädter nicht einverstanden sind. Basel-Stadt wird nicht überflogen, weder beim Landen noch beim Starten, und damit besteht politisch kein Interesse. Gespannt ist der Redner auf die Diskussion zum Bahnanschluss, denn dieser hätte zur Folge, dass noch mehr Flugbewegungen stattfinden werden.

Eine Nebenbemerkung: Im Ortskern von Bottmingen hat der Regierungsrat ein Gesuch um Tempo 30 aus Lärmschutzgründen bewilligt – ausgerechnet an einem Ort, der direkt unter der An- und Abflugroute liegt. Viel inkonsequenter in dieser Frage kann man nicht sein. Die Diskussion um den Fluglärm wird den Landrat weiterhin beschäftigen.

**Florian Spiegel** (SVP) sagt, es sei wichtig, die Entwicklung weiter zu verfolgen. Bereits in den Frühlingsferien war ersichtlich, dass man 80 % des Flugaufkommens des Vor-Covid-Jahres erzielt hat. Die Diskrepanz von 20 % kommt aufgrund fehlender Maschinen, fehlendem Personal und Tourismusdestinationen, die noch nicht geöffnet sind, zustande. Bereinigt man die Zahl um diese Faktoren, stellt man fest, dass das Vor-Covid-Flugaufkommen bereits übertroffen worden wäre. Den Redner würde das RNAV-Verfahren interessieren – man spricht davon, dass man um einige 100 Meter falsch liegt – dies ist deutlich. Es sei schwierig, dies zu beheben. Weshalb ist dies so aufwändig? In diese Branche fliessen immense Summen. Wenn nun keine Ausführungen dazu gemacht werden können, können diese bilateral nachgereicht werden.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 69:7 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird der Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung in den Jahren 2019 und 2020 zur Kenntnis genommen.

---