

Bericht der Petitionskommission an den Landrat

betreffend Petition «Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!»

2023/113

vom 13. Juni 2023

1. Ausgangslage

Die Petition «Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!» mit 4'407 Unterschriften wurde am 16. Februar 2023 durch die Geschäftsleitung des Landrats zur Vorberatung an die Petitionskommission überwiesen. Die Petentinnen und Petenten machen darauf aufmerksam, die Flugintensität am EuroAirport (EAP) habe seit Beginn der Corona-Pandemie wieder deutlich zugenommen und erreiche inzwischen wieder nahezu die Werte von 2019. Mit den in den 2010er-Jahren eingeführten Startprozeduren habe sich zudem der Lärmteppich südlich des Flughafens massiv ausgedehnt. Die bisher getroffenen Lärminderungsmassnahmen bezeichnen die Petentinnen und Petenten als wirkungslos.

Die Petentinnen und Petenten erwarten von der Baselbieter Kantonsregierung, dass sie sich zum Schutz der Volksgesundheit im Verwaltungsrat des EAP und auch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) vehement für eine deutliche Fluglärmreduktion auf Kantonsgebiet einsetzt und die Bevölkerung über ihre Bemühungen regelmässig unterrichtet.

Für Details, insbesondere zu den von der Petition vorgeschlagenen Verbesserungsmassnahmen, wird auf den beiliegenden Petitionstext verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Petition wurde an den Kommissionssitzungen vom 18. April und vom 16. Mai 2023 im Beisein des juristischen Beraters der Petitionskommission, Peter Guggisberg, Leiter Rechtsetzung SID, beraten. An der Sitzung vom 18. April 2023 hörte die Kommission die folgende Vertretung der Petentinnen und Petenten an: Katrin Joos Reimer, Präsidentin Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen und Landrätin; Renato Rossi, Vizepräsident Schutzverband; Philippe Meerwein, Vorstandsmitglied Schutzverband und Gemeinderat Binningen. Seitens der fachlich zuständigen Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion (VGD) äusserte sich der für die Beteiligungen der VGD zuständige Controller Tobias Lüscher zu den Anliegen der Petition.

2.2. Eintreten

Eintreten auf die Petition war unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Schriftliche Stellungnahme vom 20. März 2023 der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion (VGD)

Der Vorsteher der VGD, Regierungsrat Thomas Weber, äussert sich zusammengefasst und sinn- gemäss wie folgt zur Petition: Die Einflussnahme des Kantons Basel-Landschaft auf den EuroAir- port erfolgt über die «Eigentümerstrategie», die im Jahr 2018 erstmals vom Regierungsrat be- schlossen und vom Landrat zur Kenntnis genommen wurde. Darin legt der Regierungsrat die mit- telfristigen Ziele für den Umgang mit der Beteiligung fest. Die Eigentümerstrategie dient dem Kan- ton als Führungsinstrument und richtet sich an die beiden Vertreter des Kantons Basel-Landschaft im 16-köpfigen Verwaltungsratsgremium des EAP. Ende 2022 wurde die überarbeitete Eigentü- merstrategie an den Landrat zur Kenntnisnahme überwiesen.

[Der am 30. März 2023 erfolgte Landratsbeschluss zur überarbeiteten Eigentümerstrategie EAP lautet wie folgt:

1. *Die vorliegende Eigentümerstrategie des EAP wird zur Kenntnis genommen.*
2. *Die Motion 2008/091 «Nachtflugsperrung auf dem EAP» wird stehen gelassen.*
3. *Das Postulat 2020/654 «Jetzt sofort durchsetzen: Nachtflugverbot von 23h bis 6h zur Vermeidung von Herz-Kreislauf- Todesfällen» wird stehen gelassen.*
4. *Das Postulat 2021/679 «Aufnahme der politischen Forderung nach einem Nachtflugverbot von 23-6h in die Eigentü- merstrategie des EuroAirports» wird abgeschrieben.*
5. *Das Postulat 2018/593 «Risikoanalyse für den EuroAirport» wird stehen gelassen.*
6. *Das Postulat 2018/727 «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP drin- gend nötig!» wird stehen gelassen.]*

Zu den einzelnen Forderungen der Petition äussert sich der Vorsteher der VGD wie folgt:

Die Abflugverfahren nach Süden seien überprüft worden mit dem Ziel, die Lärmbelastung in BL zu verringern. Die zur Anwendung kommenden RNAV-Verfahren würden korrekt geflogen. Auch wei- tere Forderungen, wie die Verpflichtung, alle Starts nach Süden an der nördlichen Pistenschwelle anzutreten, eine Mindestflughöhe an der Landesgrenze vorzugeben oder die Erfassung des Start- zeitpunkts eines Flugzeugs ab Pistenschwelle anstatt ab Landeplatz seien überprüft worden. Grundsätzlich gelte ein Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 06.00 Uhr, Ausnahmen seien im Rah- men der Umsetzungsarbeiten zu dieser Bestimmung zu definieren. Eine Auslegeordnung zu Lö- sungen bezüglich Einhaltung der Südlandequoten werde vorgenommen, ebenso soll bis Ende 2023 eine neue Risikoanalyse veröffentlicht werden.

Abschliessend hält der Vorsteher der VGD fest, die Umsetzung der Ziele der Eigentümerstrategie sei vor dem Hintergrund der komplexen EAP-Governance-Struktur mit 16 Verwaltungsratsmitglie- dern sehr anspruchsvoll. Er betont, der Regierungsrat nehme mit der neuen Eigentümerstrategie die Anliegen der Petition, der entsprechenden parlamentarischen Vorstösse und der Bevölkerung sehr ernst und er sei darauf bedacht, diese wenn immer möglich umzusetzen.

2.3.2 Anhörung einer Delegation der Petentinnen und Petenten

Die Vertretung der Petentinnen und Petenten untermauerte mit diversem Karten- und Zahlenmate- rial die Kritik hinsichtlich der Umsetzung von wirkungsvollen Massnahmen gegen Fluglärm des EAP. Trotz zahlreicher Versprechungen würden die heute bestehenden Vereinbarungen zur Flug- lärmvermeidung nicht eingehalten. Sowohl die Anzahl der Starts nach 23 Uhr als auch die Laut- stärke der einzelnen Überflugeignisse seien in den letzten Jahren nicht zurückgegangen, das Gegenteil sei der Fall. Die Verärgerung der vom Lärm betroffenen Bevölkerung sei daher ver- ständlich. Es gelte nun, den Baselbieter Vertretern im Verwaltungsrat den Rücken zu stärken, da- mit sie im Gremium verstärkt auf die Einhaltung der Ziele pochen können, wie sie in der baselland- schaftlichen Eigentümerstrategie festgelegt sind.

Weiter betonte die Vertretung der Petentinnen und Petenten, mit den Petitionsforderungen werde grundsätzlich nur verlangt, dass bereits verabschiedete Abkommen und Regelungen auch tatsäch- lich eingehalten werden. Aufgrund der vorliegenden Lärmmesswerte und der Aufzeichnung von Überflugeignissen (auch nach 23 Uhr) werde dies bezweifelt. Als Unterstützung ihrer Anliegen

würden die Petentinnen und Petenten eine Überweisung ihrer Anliegen als Postulat an den Regierungsrat begrüssen. Gerne wäre eine Delegation auch bereit, dem Regierungsrat die Anliegen und Verbesserungsmöglichkeiten im Rahmen eines persönlichen Austauschs darzulegen.

2.3.3 *Anhörung einer Vertretung der VGD*

Der für die Beteiligungen der VGD zuständige Controller Tobias Lüscher wies darauf hin, dass im Zusammenhang mit dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vor allem die Frage im Zentrum steht, wie der Kanton Basel-Landschaft beim EAP Einfluss nehmen könne. Dem Baselbiet stehen zwei Sitze im 16-köpfigen Verwaltungsrat zu, dessen Mitglieder je zur Hälfte aus der Schweiz und aus Frankreich stammen. Die Verwaltungsratsmitglieder vertreten damit unterschiedliche Interessen und müssen ihre Entscheide letztlich auch immer im Interesse des Betriebs EAP fällen. Entscheide zu Änderungen des Regelwerks würden zudem grossmehrheitlich in Frankreich getroffen, ausser sie würden den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich betreffen.

Weiter informierte der Vertreter der VGD, dass zahlreiche Petitionsanliegen parallel auch mit dem parlamentarischen Vorstoss 2022/636 «Handlungsanweisungen des Regierungsrats an seine Delegierten im Verwaltungsrat des EuroAirports» an den Regierungsrat herangetragen wurden. Einige davon sind in die überarbeitete Eigentümerstrategie eingeflossen, die kürzlich vom Landrat zur Kenntnis genommen wurde. Da sich aber die Interessen der einzelnen Verwaltungsratsmitglieder nicht immer decken, sei es für die beiden Baselbieter Vertreter eher schwierig, konkrete Änderungsanträge durchzusetzen. Ein Herantragen der Anliegen direkt an den Bund erscheine nicht erfolgversprechender, da man dort vermeiden wolle, aufgrund eines eher kleineren Anliegens das Verhältnis zwischen Frankreich und der Schweiz zu belasten. Selbstverständlich sprechen sich die beiden Baselbieter Vertreter mit den Verantwortlichen des Kantons über die Umsetzung der Eigentümerstrategie ab. Ebenso findet ein Austausch mit der Vertretung des Kantons BS statt. Grundsätzlich gelte, die eigenen Ziele ausdauernd und beharrlich zu verfolgen und so eine schrittweise Verbesserung der Situation zu erreichen, wie es mit der Einführung eines Nachtflugverbots zwischen 23 und 6 Uhr geschah. Eine direkte Einflussnahme des Kantons beim EAP sei nicht möglich. Bei nachgewiesenen Verstössen gegen bestehende Bestimmungen finde auf jeden Fall eine Auslegung in den entsprechenden Gremien statt.

Laut dem Vertreter der VGD besteht seit Jahren ein reger Austausch mit dem Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen. Die Zusammenarbeit bezeichnet er als gut, ungeachtet der teilweise unterschiedlichen Ansichten. Trotz den aufgezeigten Problemen bei der Umsetzung von Regelungen betreffend Lärmschutz konnten über die Jahre schrittweise Verbesserungen erzielt werden.

2.4. **Würdigung durch die Petitionskommission**

Die Mitglieder der Petitionskommission zeigten sich beeindruckt vom grossen Engagement der Petentinnen und Petenten. Die aufgezeigten und durch zusätzliche Dokumente belegten Probleme wurden anerkannt. Allerdings musste die Kommission auch die beschränkten Einflussmöglichkeiten unseres Kantons auf die Gremien des EAP zur Kenntnis nehmen. In der Kommission wurde zudem konstatiert, dass der Fluglärm im Landrat in den letzten Jahren bereits ein Dauerthema war, bei dem Verbesserungen erreicht wurden. Übereinstimmend gelangten die Mitglieder der Petitionskommission zum Schluss, dass künftig auf jeden Fall ein Schwergewicht auf die möglichst ausnahmslose Umsetzung von bereits beschlossenen Massnahmen zur Lärmreduktion und auf die schrittweise Verbesserung der heutigen Situation gelegt werden müsse. Im Zusammenhang mit der jeweiligen Beratung des Fluglärmberichts oder der Eigentümerstrategie im Landrat könnten Anliegen der Baselbieter Bevölkerung in die Diskussion eingebracht werden.

Da zu den von der Petition aufgeworfenen Themen bereits umfassende Abklärungen stattfanden und mit der Eigentümerstrategie sowie der Stellungnahme der VGD fundierte Antworten zu den Petitionsanliegen vorliegen, beschloss die Petitionskommission mit 6:1 Stimmen, von der Petition Kenntnis zu nehmen. Die eine Gegenstimme hätte eine Überweisung der Petition als Postulat an

den Regierungsrat bevorzugt, um die Petitionsanliegen anlässlich der regierungsrätlichen Berichterstattung im Landrat zu diskutieren.

3. Antrag an den Landrat

::: Mit 6:1 Stimmen und ohne Enthaltungen beantragen die Mitglieder der Petitionskommission dem Landrat, von der Petition 2023/113 Kenntnis zu nehmen.

13.06.2023 / ama

Petitionskommission

Heinz Lerf, Präsident

Beilage

– Petitionstext

Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!

Die Flugintensität am EuroAirport (EAP) hat wieder deutlich zugenommen und der Fluglärm erreicht nahezu Werte wie 2019. Mit den in den Zehnerjahren eingeführten neuen Startprozeduren hat sich der Lärmteppich südlich des Flughafens massiv ausgedehnt. Die kürzlich getroffenen Lärminderungsmaßnahmen sind wirkungslos.

Vereinbarungen und Versprechungen werden vom Flughafen seit Jahren nicht oder nur teilweise eingehalten:

- a) 1976 stimmte Basel-Stadt und 1977 das Eidgenössische Parlament der Finanzierung der Hauptpistenverlängerung zu, damit die Flugzeuge weiter nördlich starten und so die Rechtswende mit ausreichend Flughöhe (1050 m über Meer) vor der Landesgrenze durchführen könnten, wie es in den Abstimmungsunterlagen hiess. Damit sollte eine übermässige Lärmbelastung auf Schweizer Seite vermieden werden. Aber erst 2015 trat ein Erlass in Kraft, dass vom nördlichen Pisteneende aus gestartet werden muss – allerdings erst ab 22 Uhr. Tagsüber starten viele Maschinen heute noch aus zeitlichen und kommerziellen Gründen nicht von der nördlichen Pistenschwelle aus, sondern zum Teil deutlich südlicher, weshalb sie das dicht besiedelte Gebiet südlich des Flughafens tiefer überfliegen – mit entsprechend grösserer Lärmintensität.
- b) Eine binationale Vereinbarung von 2006 beschränkt die Südlandungen auf 8 % pro Jahr. Wird die 10%-Marke überschritten, müssten Gegenmassnahmen geprüft werden. Seither wurde die Vereinbarung nur sechsmal eingehalten, teils weil auch bei weniger als 5 kn Nordwindkomponente von Süden her gelandet wird. 2022 dürfte die Südlandequote noch höher ausfallen als je zuvor. Massnahmen wurden indes noch nie geprüft.
- c) Jahrelang wurde von den Verantwortlichen des EAP bestritten, dass mit der Einführung der satellitengesteuerten Startprozeduren seit 2014 eine Verschiebung nach Süden über Schweizer Hoheitsgebiet erfolgte, obwohl dies anhand von Radarspuren zweifelsfrei nachweisbar war. Zwar hat der EuroAirport einige der Startprozeduren 2021 etwas nachgebessert, doch Allschwil wird immer noch von vielen Starts direkt überflogen, auch weil die Ideallinie nicht eingehalten wird. Konsequenzen hat das für die fehlbaren Fluggesellschaften nicht.
- d) Im Juni 2018 wurde von den Regierungen BS und BL die Ausarbeitung einer aktuellen Risikoanalyse initialisiert, da die bestehende von 2001 jegliche Gültigkeit bezüglich Flugzeuggrösse, Pistennutzung und Routenführung verloren hat. Angeblich diskutierte der EAP-Verwaltungsrat bereits 2015 über eine Aktualisierung. Sie soll nun in Bearbeitung sein, doch wann sie veröffentlicht wird, ist unbekannt.
- e) 2018 versprach der EAP, die Anzahl Starts nach Süden zwischen 23 und 24 Uhr im Folgejahr zu halbieren. 2019 erfolgten in diesem Zeitfenster gemäss Zahlen des EAP aber 20 % mehr Starts nach Süden als 2018 – bei gleichbleibender Anzahl aller Starts.
- f) Seit Februar 2022 darf der EAP keine Starts mehr nach 23 Uhr planen. Damit sollten gegenüber 2019 80 % der Starts in der zweiten Nachtstunde wegfallen und der Dauerschallpegel im Süden um 11 dB sinken. Seit im April 2022 der Flugverkehr wieder zuzunehmen begann, erfolgten bis Ende September aber noch mehr ungeplante Starts Richtung Süden nach 23 Uhr als geplante im selben Zeitraum 2019, denn der Verspätungsabbau ist nach wie vor unbeschränkt erlaubt (und erfolgt mitunter auch noch nach Mitternacht). Der Dauerschallpegel für 23-24 Uhr erreichte so auch wieder gleiche Werte wie damals. Zudem: Dank dem Umstand, dass der EAP den Startzeitpunkt danach definiert, wann ein Flugzeug seinen Standplatz verlässt und nicht, wann der Start auf der Piste beginnt, kann er in seiner Statistik viel weniger Starts nach 23 Uhr ausweisen als tatsächlich erfolgen.
- g) Ebenfalls im Februar 2022 wurden die Vorschriften zur zulässigen Lärmemission der einzelnen Flugzeuge im Nachtflugverkehr verschärft. Ein Grossteil der nächtlichen Flüge macht die Frachtflotte mit mehrheitlich 25- bis 35-jährigen Maschinen aus. Trotz dieser Verschärfung ist kaum ein Flugzeug von der neuen Restriktion betroffen, was den Verantwortlichen des EAP schon vorab bewusst war, wie aus seiner umfassenden Studie hervorgeht.

Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!

Wir erwarten von der Kantonsregierung Basel-Landschaft, dass sie sich zum Schutz der Volksgesundheit im Verwaltungsrat des EuroAirports und beim BAZL vehement für eine deutliche Fluglärmreduktion auf Kantonsgebiet einsetzt und die Bevölkerung über ihre Bemühungen regelmässig unterrichtet.

Wir fordern, dass sie sich konkret für folgende Massnahmen stark macht:

1. Verschiebung aller Startrouten mit Abflugrichtung Süd (ausser Direktstarts) über wenig besiedeltes Gebiet und konsequente Ahndung im Falle von Nichteinhaltung
2. Verpflichtung, alle Starts nach Süden an der nördlichen Pistenschwelle anzutreten
3. Verbindliche Vorgabe einer Mindestflughöhe an der Landesgrenze (über 1000 m über Meer)
4. Anzahlmässige Limitierung des Verspätungsabbaus bei Abflügen
5. Verspätungsabbau bei Abflügen bis maximal 23.30 Uhr
6. Erfassung des Startzeitpunkts ab Pistenschwelle anstatt ab Standplatz
7. Nachtflugverbot für lärmige Flugzeuge (Erhöhung der kumulativen Lärmreserve auf mindestens 15 EPNdB)
8. Einhaltung der Immissionsgrenzwerte auf Schweizer Hoheitsgebiet
9. Einhaltung der Vereinbarung zu Südlandungen (8 %) durch Anhebung der Nordwindkomponente
10. Veröffentlichung der neuen Risikoanalyse im Laufe von 2023

Name, Vorname	Strasse / Hausnummer	PLZ / Ort	Unterschrift

Einsenden bis spätestens 31. Januar 2023 an: Schutzverband, Waldeckweg 45, 4102 Binningen

Teilnahme ist auch online möglich. Link: <https://www.openpetition.eu/lfluglaerm> oder QR code →

Definition der Petition gemäss politischem Glossar des Kantons Basel-Landschaft:

Die Petition ist ein Gesuch, eine Anregung, eine Bitte oder eine Kritik, die sich an eine staatliche Behörde richtet. Petitionen sind kein Rechtsmittel und daher auch nicht an eine bestimmte Rechtsform oder Formvorschrift gebunden. Die Behörden sind verpflichtet, die Petitionen zur Kenntnis zu nehmen und zu beantworten.

Jede Person, unabhängig von Alter, Staatsangehörigkeit und Wohnort, kann die Petition unterschreiben.

