

Vorlage an den Landrat

Fragestunde der Landratssitzung vom 04. April 2019
2019/194

vom 02. April 2019

1. Hanspeter Weibel: Messwerte und Daten CO₂

In der Klima-Notstands-Debatte an der letzten Landratssitzung war immer von der Reduktion des CO₂-Wertes die Rede. Die jugendlichen Klimademonstranten fordern einen «Systemwandel», falls die Schweiz ihre CO₂-Emissionen bis 2030 nicht auf null absenkt. Damit eine sachliche und auf Fakten basierende Diskussion, insbesondere im Einflussbereich des Parlamentes des Kantons Basellandschaft diskutiert werden könnte, stellen sich die folgenden Fragen:

1.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

1.2. Frage 1: Welche Messdaten bezüglich CO₂-Konzentration werden im Kanton Baselland durch wen, wo (Messstationen) und in welcher Kadenz erhoben?

Das CO₂ ist ein globales Klimagas ohne lokale Ausprägung. Das eidgenössische CO₂-Gesetz beschränkt sich dementsprechend auf die CO₂-Emissionen; d.h. den Ausstoss von CO₂ aus verursachenden Quellen. Einen gesetzlichen Auftrag die CO₂-Konzentrationen in der Luft zu messen gibt es nicht. Der Kanton Basel-Landschaft führt deshalb selbst keine derartigen Konzentrations-Messungen in der Aussenluft durch.

Indes werden die CO₂-Emissionen in der kantonalen Energiestatistik bilanziert. Sie wird vom statistischen Amt alle zwei Jahre nachgeführt und ist auf dem Internet einsehbar. ([Link](#))

1.3. Frage 2: Welche Messreihen stehen für eine vergleichbare Beurteilung in der Entwicklung dieser Werte zur Verfügung (ab ... bis)?

Um den globalen Verlauf der CO₂-Konzentration in der Luft verfolgen zu können, kann bei Bedarf auf die Referenzstation in Hawaii (Mauna Loa) oder der Station des Jungfrauochs zurückgegriffen werden, welche im Rahmen des nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (NABEL) von der eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) betrieben wird.

Die Lage der Messstation auf Hawaii ist für atmosphärische Messungen besonders geeignet, da die Luft in der Umgebung kaum durch lokale Einflüsse der Vegetation oder der Menschen beeinträchtigt wird. Die Messreihe wird seit 1958 betrieben. Die CO₂-Messreihe auf dem Jungfrauoch wird seit 1986 betrieben.

1.4. Frage 3: Wie sind diese Messwerte (absolut und in der Zeit) im schweizerischen und im internationalen Vergleich zu bewerten?

Siehe Beantwortung unter 1.2 Frage 1.

2. Rahel Bänziger Keel: Lärmvorsorgeplan (PPBE) der französischen Behörde DGAC für den EuroAirport (EAP)

Am 4. Dezember 2018 lief das öffentliche Mitwirkungsverfahren zum Lärmvorsorgeplan des EuroAirports (EAP) ab. Solche Lärmvorsorgepläne – Dokumente von offiziellem Charakter – müssen von französischen Flughäfen alle fünf Jahre überprüft und bei einer signifikanten Entwicklung der festgestellten Lärmpegel überarbeitet werden. Der letzte EAP-Lärmvorsorgeplan datiert von 2011 und ist 2016 ausgelaufen. Der Anfang Oktober 2018 veröffentlichte neue Lärmvorsorgeplan soll von 2018 bis 2022 gelten – obwohl bis zur Auswertung der Mitwirkungseingaben das Jahr 2018 längst vorbei sein wird.

Der Lärmvorsorgeplan 2018 ist voller Mängel und massiv fehlerbehaftet. Beispiele:

1. Er enthält nur statistische Angaben zur Fläche, Anzahl Wohnungen und Anzahl Personen im französischen Bereich des Fluglärmperimeters, aber keine für die Schweiz, weder bei der Ist-Aufnahme, noch bei der Langzeitprognose.
2. Diese statistischen Angaben (zu französischen Daten) divergieren im gesamten Dokument erheblich.
3. Die Referenz-Lärmkarten von 2018 berücksichtigen die 2014 eingeführten RNAV-Startprozeduren nicht, die im Vergleich zu den konventionellen Startrouten nachweislich nach Süden verschoben wurden. Sie bilden folglich die Lärmsituation nicht korrekt ab.
4. Die Langzeit-Lärmkarten datieren von 2004 (!) und beruhen auf einer völlig veralteten Datenbasis betreffend Pistenbenützungquoten, Flottenmix und Routenführung.
5. Weder die Referenz-, noch die Langzeitlärmkarten stimmen geografisch mit dem französischen Lärmbelastungsplan von 2015 überein, obwohl die Lärmgrenzwerte (Dauerschallpegel 50 / 55 / 60 dB etc.) dieselben sind.
6. Die Nachtlärmkarten sind ohne jegliche Aussagekraft: Sie erfassen den gesamten Zeitraum 22-06 Uhr, ungeachtet dessen, dass am EuroAirport von 00-05 Uhr Betriebssperre herrscht.

Mit diesen Mängeln und Fehlern erfüllte das Vernehmlassungs-Dokument die darin genannten Anforderungen überhaupt nicht.

Der Baselbieter Gemeindeverbund Flugverkehr (GFV) hat den Entwurf des «Lärmvorsorgeplans» in der Vernehmlassung zurückgewiesen und eine Überarbeitung verlangt. Auch 60 weitere Gebietskörperschaften und Verbände haben Einspruch erhoben. Trotzdem hat DGAC mit Unterstützung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt den Entwurf des PPBE praktisch unverändert in Kraft gesetzt.

2.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion beantwortet.

2.2. Frage 1: Wie hat die Regierung am Mitwirkungsverfahren zum Entwurf Lärmvorsorgeplan teilgenommen? (Kritikpunkte, Forderungen)

Der Regierungsrat hat seine Anliegen bezüglich der Aktualisierung des PPBE bereits mit einem gemeinsamen Schreiben mit dem Kanton Basel-Stadt vom 21. August 2018 an den Präfekten des Département du Haut-Rhin platziert. Folgende Elemente wurden angeregt:

- Bei der Darstellung der aktuellen Fluglärmsituation, die entsprechend dem regulativen Rahmen in Frankreich auf der in der EU angewandten Methodik beruht, sollte die Kompatibilität auch mit den schweizerischen Regelungen zum Fluglärm gegeben sein;
- Bei der vorgesehenen Validierung des Fluglärmmesssystems des EuroAirport, sollte ebenfalls auch der schweizerische Regelungskontext berücksichtigt werden;
- Bei der Optimierung der radargesteuerten Präzisionsflugverfahren (RNAV) beim Start zur weiteren Reduktion der Flugwegstreuung ist darzulegen, dass Verschiebungen in Richtung Süden über Schweizer Gebiet vermieden werden;
- Bei der geplanten gesamthaften Optimierung der Nutzung des Pistensystems sind die Anwendungsbedingungen des ILS 33 für Südanflüge zu überprüfen und nach Möglichkeit höhere Rückenwindwerte für die Aktivierung des ILS 33 vorzusehen.
- Ergänzung der Daten der vom Lärm betroffenen Bevölkerung in den Schweizer Gemeinden
- Behebung von Übersetzungsfehlern

2.3. Frage 2: Wie stellt sich der Regierungsrat zur Ablehnung seiner eigenen, bzw. der Forderungen aus den betroffenen Baselbieter Gemeinden?

Die beiden Regierungen (BL und BS) haben dem Präfekten des Département du Haut-Rhin, der für die Erstellung des französischen Lärmvorsorgeplans (Plan de prévention du bruit dans l'environnement; PPBE) für den EuroAirport formal zuständig ist, bereits in der Vorbereitung der öffentlichen Anhörung Hinweise für aus Sicht der Regierungen notwendige Überarbeitungen gegeben. Da die Anliegen der beiden Regierungen in den Dokumenten für die öffentliche Anhörung nicht berücksichtigt wurden, hat die Regierung des Kantons Basel-Landschaft mit einem weiteren Schreiben vom 4. Dezember 2018 nochmals um deren Berücksichtigung ersucht.

Der Regierungsrat begrüsst es, dass Elemente, wie beispielsweise die Überarbeitung des Lärmbelastungsplans (plan d'exposition au bruit, PEB) aus dem Jahr 2004 vom Präfekt des Départements Haut-Rhein angegangen werden, bedauert es aber gleichzeitig, dass diverse von ihm vorgebrachten Punkte nur bedingt Aufnahme in den PPBE fanden. Ein weiterer Brief erscheint der Regierung derzeit unangebracht. Vielmehr fokussiert sie sich auf die Umsetzung der Ziele aus der Eigentümerstrategie. Um diese Ziele zu erreichen, bedarf es auch einer adäquaten Umsetzung diverser PPBE-Aktivitäten wie beispielsweise die Überprüfung der Abflugrouten für Starts auf der Piste 15 (Starts nach Süden), die Optimierung der Nutzung des bestehenden Pistensystems, aktualisierte und an schweizerische Regelungen adaptierte Daten etc.. Die für den EuroAirport aus Eigentümersicht zuständige Direktion, die Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion, prüft mittels Eigentümergesprächen periodisch den Umsetzungsstand der jeweiligen Zielvorgaben aus der Eigentümerstrategie und platziert bei Zielabweichungen entsprechende Massnahmen adressatengerecht im entsprechenden Governance-Rahmen des EAP, beispielsweise beim BAZL, bei der DGAC etc.

2.4. Frage 3: Wie wird sich der Regierungsrat gegen diesen fehlerhaften Lärmvorsorgeplan zur Wehr zu setzen?

Vgl. Antwort zu Frage 2.

Liestal, 02. April 2019

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich