

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2018/727](#) von Rahel Bänziger: «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!»
2018/727

vom 26. November 2019

1. Text des Postulats

Am 30. August 2018 reichte Rahel Bänziger das Postulat [2018/727](#) «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» ein, welches vom Landrat am 4. April 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Gemäss letzten Medienmitteilungen plant der EAP bis 2030 eine Steigerung der Passagierzahlen um 66% und des Frachtvolumens um 100%. Dabei wird jedoch oft vernachlässigt, dass neben dem steigenden Risiko auch eine grosse Umwelt- und Lärmbelastung für die Bevölkerung entsteht.

Die letzte Risikoanalyse des EAP stammt aus dem Jahre 2001 und sollte dringlichst erneuert werden, da sich der Flottenmix grundlegend geändert hat (siehe auch mein Postulat [2018/593](#)). Gleichzeitig sollte eine Umweltverträglichkeitsprüfung, UVP (wie sie im ILS-33-Abkommen verlangt wird), die auch den gesundheitlichen Aspekten Rechnung trägt, erarbeitet werden. Die neuen Gesundheitsstudien (SiRENE, SAPALDIA) sind seit anderthalb Jahren veröffentlicht und es drängt sich eine vertiefte Auseinandersetzung mit den publizierten (endgültigen) Resultaten auf. Vor allem da aus diesen Studien ersichtlich wird, dass das Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen und Diabetes rund um die drei Schweizer Landes-Flughäfen signifikant höher ist als anderswo, und dass vor allem der Lärm in den späten Nacht- und frühen Morgenstunden besonders schädlich ist.

Eine andere wesentliche Änderung macht eine UVP unverzichtbar. Seit 2014 die neuen RNAV-Prozeduren eingeführt wurden, haben sich die Flugkurven der Südstarts massiv nach Süden verschoben. Lagen sie früher über der Landesgrenze zwischen Allschwil und Hégenheim, führen sie seither direkt über den Ortskern von Allschwil oder über den westlichen Siedlungsrand von Binningen. Diese grenzüberschreitende Verschiebung der Lärmbelastung verletzt das «Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Raum», das sogenannte [Espoo-Abkommen](#). Dieses Abkommen regelt die internationale Zusammenarbeit bezüglich UVP's mit dem Ziel, Vorsorgemassnahmen zu treffen und erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen im grenzüberschreitenden Rahmen zu verhindern, abzuschwächen und zu überwachen. Darin ist festgehalten, dass bei grossen, umweltrelevanten Veränderungen eine UVP gemacht, dass die betroffene Bevölkerung früh genug darüber informiert und miteinbezogen werden muss.

Bei der Verlagerung der Startprozeduren in die Schweiz wurden sämtliche ESPOO-Kriterien missachtet. Beim RNAV handelt es sich um eine technische Neuerung, die nachweislich zu einer Zu-

nahme des Fluglärms auf Schweizer Territorium geführt hat. Es ist die Pflicht des EAP Verwaltungsrats, dass der Flughafen internationale Abkommen einhält. Es darf nicht sein, dass die Verantwortlichen des EAP sich über internationale Abkommen hinwegsetzen, keine Rücksicht auf Mensch und Umwelt nehmen und ihre Gewinne auf Kosten der Bevölkerung ausbauen.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, zusammen mit der Regierung von Basel-Stadt, über ihre Vertreter im EAP-VR nachdrücklich und dringlich die Einhaltung des Espoo-Abkommens einzufordern und die längst fällige Umweltverträglichkeitsprüfung inklusive Risikoanalyse zu verlangen.

Zudem wird er aufgefordert, zeitnah zu prüfen und zu berichten, wie er anderweitig die Bevölkerung vor dem zunehmenden Fluglärm, insbesondere zu Nachtstunden, und den gesundheitlichen Risiken zu beschützen gedenkt.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Die Postulantin fordert eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die Durchführung einer Risikoanalyse sowie Informationen zu Lösungsansätzen bezüglich Fluglärm, insbesondere in den Nachtstunden.

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP):

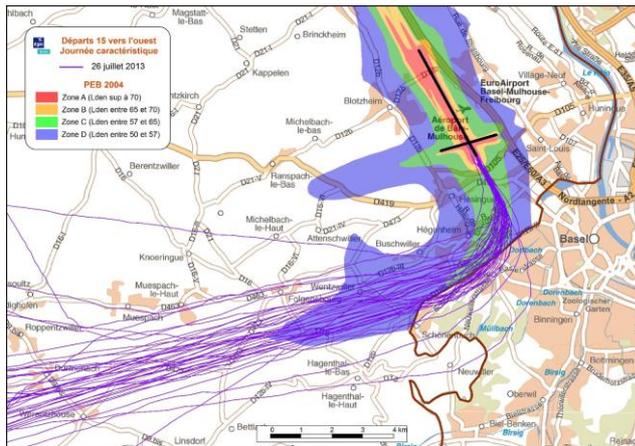
Das Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Übereinkommen von Espoo) ist grundsätzlich anwendbar, wenn ein neues Vorhaben voraussichtlich erhebliche, grenzüberschreitende nachteilige Auswirkungen hat. Die Konvention listet im Anhang die relevanten Vorhaben auf, darunter den Bau von Flughäfen, nicht aber Massnahmen zur Optimierung des bestehenden Flugbetriebs, wie die Einführung der satellitengestützten statt der bisherigen Funknavigation.

Um den Flugverkehr möglichst sicher sowie über bevölkerungsarme Gebiete zu führen, wird seit 2019 bei Instrumentenabflügen mit dem satellitengesteuerten Flächennavigationsverfahren RNAV 2019 geflogen. Dieses hat die im Vorstoss genannten RNAV-Verfahren von 2014 ersetzt.

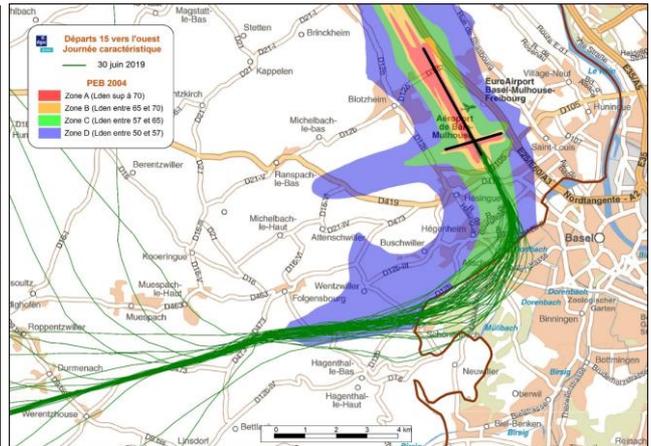
Vor der Einführung dieser neuen Prozeduren RNAV 2019 wurde eine Umweltbeeinflussungsstudie erstellt. Dies erfolgte durch die Umweltmission des technischen Diensts der Zivilluftfahrtbehörde Frankreichs (der Mission Environnement des Service technique de l'aviation civile, STAC), entsprechend den französischen Vorgaben für diese sogenannte «Etude d'impact de la circulation aérienne» (EICA), in welcher hauptsächlich die Lärmbelastung, sowie die davon betroffene Anzahl Anwohner berechnet wird. Dieser erste Bericht wurde durch eine zusätzliche Studie zu den Auswirkungen in der Schweiz ergänzt. In Anlehnung an das Schweizer UVP-Verfahren, wurde dabei der Lärm als wichtiger relevanter Umweltbereich einer UVP berücksichtigt. Die Resultate der beiden Studien kommen zum Schluss, dass sich die Lärmbelastung nicht wesentlich ändert: Die Anzahl Betroffener ist fast stabil in F und leicht rückgängig in CH.

Im Frühjahr 2019 hat der Flughafen die Auswirkungen der RNAV-Umstellung analysiert. Dies hat ergeben, dass die effektiv geflogenen Flugspuren den vorab geplanten entsprechen, mit einer gewichtigen Ausnahme: Das Abflugverfahren nach Süden auf Piste 15 Richtung Westen (Prozeduren MOROK und TORPA) muss justiert werden, da sich die Flugspuren in einer Kurve nach dem Start von Piste 15 nach Süden verschoben haben. Dies führt in den Gemeinden Allschwil und Schönenbuch zu einer Mehrbelastung. Der EuroAirport und die Flugsicherungsbehörde DSNA sind zusammen mit den Flugsicherungsexperten sowie dem Chefpiloten einer Airline daran, ein Abflugverfahren zu definieren, damit die Starts nach Westen wieder konsequent über möglichst dünn besiedeltes Gebiet nordwestlich der Landesgrenze zurückgeführt werden können. Das korrigierte Verfahren soll nach einer Überprüfung durch Testflüge, von denen die ersten bereits stattgefunden haben, spätestens im 2020 eingeführt werden. Die Umsetzungsgeschwindigkeit hängt vom zu durchlaufenden Verfahren ab, welches im Q1 2020 bekannt ist. Dabei ist entscheidend, ob aufgrund der Testflugauswertungen bewilligungspflichtige Parameter anzupassen sind oder nicht.

Flugspuren vor Einführung RNAV:



Flugspuren nach Einführung RNAV:



Risikoanalyse

Die Risikoanalyse von 2001 wird aktualisiert. Unter Federführung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und in enger Zusammenarbeit mit dem BAZL werden derzeit die Ausschreibungsunterlagen für diese Analyse vorbereitet.

Lösungsansätze bezüglich Fluglärm, insbesondere in den Nachtstunden

Mit dem Ziel, den Lärmschutz in den Nachtstunden, namentlich nach 23 Uhr, zu verstärken, hat der EuroAirport Ende November 2018 beim französischen Transportministerium (Direction Générale de l'Aviation Civile / DGAC) beantragt, eine erforderliche **Studie zur Prüfung von zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen** zu initiieren. Die verstärkten Massnahmen werden gemäss der EU-Verordnung 598/2014 in einem Verfahren geprüft, das sich nach den Prinzipien des ausgewogenen Ansatzes («Balanced Approach») richtet. Dieser durch die Staatengemeinschaft der ICAO («International Civil Aviation Organisation») entwickelte Ansatz wurde von der Europäischen Union in der Gesetzgebung aufgenommen. Er gilt auch in der Schweiz, wo dessen Grundsätze in der Luftfahrtspolitik des Bundes, dem Prozess des SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt), im Umweltschutzgesetz bzw. in der Lärmschutzverordnung berücksichtigt werden.

Im Rahmen der lancierten Studie werden die Auswirkungen von verschiedenen Lärmschutzmassnahmen überprüft. In Frage kommen Massnahmen (in nachfolgender Reihenfolge)

1. an der Lärmquelle (wie zum Beispiel eine Reduktion der Lärmemissionen bei Flugzeugen)
2. in der Raumplanung,
3. bei den Flugrouten
4. im Rahmen von konkreten betrieblichen Einschränkungen (zum Beispiel Einschränkungen bei der Flugplanung in den Nachtstunden).

Dabei soll die nachfragegerechte Entwicklung des Luftverkehrs am EuroAirport nachhaltig gestaltet werden, indem Belange von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt ausgewogen berücksichtigt werden. Es ist eine Ausbalancierung der Lärmschutzanliegen der Bevölkerung und des volkswirtschaftlichen Nutzens des Flughafens erforderlich.

Teil der Analyse ist eine Bestandsaufnahme, in der die aktuelle Situation des Flughafens in Bezug auf den Verkehr in den Nachtstunden und die Lärmemissionen der in diesem Zeitraum eingesetzten Flugzeuge im Detail geprüft werden. Hierbei sind u.a. Gespräche mit über 90 Interessengruppen vorgesehen, die von einer allfälligen Änderung der Betriebsabläufe des Flughafens betroffen wären.

Die Ergebnisse der Studie werden im Frühjahr 2020 erwartet. Der EuroAirport wird darauf basierend der Aufsichtsbehörde Anträge für Anpassungen des Flughafenbetriebs stellen.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2018/727](#) «Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig!» abzuschreiben.

Liestal, 26. November 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich