

Beschluss des Landrats vom 28.11.2019

Nr. 275

9. Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2018

2019/526; Protokoll: gs, mko

Wie man im Bericht lesen konnte, hat die Lärmbelastung im Berichtsjahr weiter zugenommen, führt Kommissionspräsident **Thomas Noack** (SP) aus. Im 2018 waren die Bewegungszahlen sowohl am Tag, das ist das Zeitfenster von 6 bis 22 Uhr, als auch in den Nachtstunden höher als im Vorjahr. Mit 6,6 % war die Zunahme in den Nachtstunden deutlich höher als am Tag. Dies hat selbstverständlich zur Folge, dass auch die Lärmbelastung in der Zeit zwischen 22 und 24 Uhr durchwegs höher war als 2017. Auch die Südlandequote ist im Berichtsjahr erneut hoch gewesen, sie lag wieder über dem definierten Schwellenwert von 10 %. Der Schwellenwert übrigens ist im Abkommen über die Pistennutzungsbedingungen zwischen der Schweiz und Frankreich verbindlich festgelegt worden. Soviel zu den Zahlen, die unerfreulich sind, weil sie immer noch keine Reduktion der Lärmbelastung für die Bevölkerung in Allschwil und Binningen erkennen lassen.

Wie sieht es mit den Massnahmen aus? Hier hat die Regierung glaubhaft versichert, dass ihre Vertreter im Verwaltungsrat in den Verhandlungen doch einiges erreicht haben. Als Resultat der Bemühungen werden nun einige Massnahmen geprüft. Konkret sind dies die Prüfung der Aufhebung aller geplanten Starts nach 23 Uhr, die Überprüfung der An- und Abflugrouten, die Überprüfung der Südlandequote (mit der sogenannten Knotenregelung) sowie die Prüfung der Einführung einer umhüllenden Lärmkurve als neuem Steuerungsinstrument. Die Kommission anerkennt, dass die Prüfung von Massnahmen ein wichtiger Zwischenschritt ist. Allerdings bringt alleine die Prüfung von Massnahmen keine unmittelbar spürbare Verbesserung der Lärmsituation für die betroffene Bevölkerung. Die UEK hat sich denn auch daran gestört, dass im Bericht von «Massnahmen» gesprochen wird. De facto handelt es sich lediglich um *Prüfungen* von möglichen Massnahmen. Eine Reduktion des Lärms wird erst mit der Umsetzung von konkreten und effektiven Massnahmen erreicht. Auf dieses Ziel müssen die Vertreter des Kantons hinarbeiten und den Druck auf den Verwaltungsrat, aber auch auf die Behörden – namentlich auch auf das BAZL in Bern – aufrechterhalten. Die Grundlage für die Verhandlungen von allen Beteiligten des Kantons Baselland muss die Eigentümerstrategie sein. Hier sind die Ziele für den Kanton Baselland verankert.

Die Kommission hat sich auch mit dem neuen Instrument der umhüllenden Lärmkurve befasst. Sie begrüsst, dass damit ein Instrument in Aussicht gestellt wird, mit dem der EuroAirport (EAP) den Gesamtlärm steuern kann – und zwar unabhängig von der Anzahl der Flugbewegungen. Der Gesamtlärm im Sinne der umhüllenden Lärmkurve soll sich in einem klar begrenzten Rahmen bewegen. Mit diesem Instrument soll die heutige Lärmkurve, die ins dichtbesiedelte Gebiet von Allschwil hineinragt, weiter nach Norden verschoben werden.

Aus Sicht der Kommission muss es in der konkreten Ausformulierung ein klares Ziel sein, dass der Lärm in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr reduziert wird. Und ganz wichtig: Die Lärmreduktion durch weniger lärmige Flugzeuge darf in den Nachtstunden auf keinen Fall durch zusätzliche Flugbewegungen kompensiert werden. Der Gewinn muss den Anwohnern und Anwohnerinnen zu Gute kommen. – Weiter ist in der Kommission die fehlerhafte Umsetzung des RNAV-Verfahrens angesprochen worden. Dies ist aus Sicht der UEK nicht vertrauensfördernd. Sie stellt in Bezug auf die Glaubwürdigkeit der Beteiligten und in Bezug auf die Hoffnung, dass die versprochenen Massnahmen zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen, einen Vertrauensverlust in den Verwaltungsrat des Flughafens dar.

Eine Kommissionsminderheit hat in der Beratung betont, dass auch dem wirtschaftlichen Aspekt des EAP Rechnung getragen werden muss. Der Flughafen Basel-Mulhouse ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in dieser Region, von dem alle profitieren. Im Übrigen hätten sich die Anstrengungen der letzten Jahre zur Fluglärmreduktion gelohnt. Man sollte sich jetzt nicht in Detailfragen verlieren, die sich dem Einfluss des Landrats entziehen.

Fazit: Die UEK beantragt dem Landrat mit einer Gegenstimme, den Bericht der Fluglärmkommission zur Kenntnis zu nehmen. Sie tut dies im Wissen, dass sich die Lärmbelastung seit dem letzten Bericht für die Einwohnerinnen und Einwohner von Binningen und Allschwil vergrößert hat – und die Grenzwerte wie auch die Zahlen der Südländeanflüge nach wie vor überschritten werden. Warum nimmt sie den Bericht trotzdem zur Kenntnis? In der Beratung haben der Regierungsrat und die Verwaltung glaubwürdig dargelegt, dass der Kanton Baselland mit seiner Eigentümerstrategie im Rahmen seiner Handlungsmöglichkeiten einiges erreicht. Die UEK anerkennt mit der Kenntnisnahme die Arbeit der Baselbieter Vertreter im Verwaltungsrat und unterstützt diese Anstrengungen explizit.

Die Kommission weist aber in aller Deutlichkeit darauf hin, dass sie vom Regierungsrat und seinen Vertretern im Verwaltungsrat und den Mitgliedern der Verwaltung in der Fluglärmkommission erwartet, dass sie sich weiterhin mit allen Mitteln, die ihnen zur Verfügung stehen, dafür einsetzen, dass rasch greifbare Massnahmen umgesetzt werden, um die Lärmbelastung in den Gemeinden Allschwil und Binningen zu reduzieren. Wenn der für die Region und ihre Wirtschaft eminent wichtige Flughafen in der heutigen Dimension weiter betrieben werden oder sogar noch ausgebaut werden soll, muss rasch eine spürbare Lärmreduktion in Allschwil und Binningen erreicht werden. Der Widerstand der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohnern in Allschwil und Binningen gegen den Fluglärm stellt für den zukünftigen Betrieb des EuroAirports ein Betriebsrisiko dar, das nicht zu unterschätzen ist. Dies muss den Verantwortlichen der Behörden und des Verwaltungsrats und auch dem BAZL in aller Deutlichkeit klargemacht werden. Insbesondere muss dies für die Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr gelten, sowie auch für die Reduktion der Südländeanflüge. Die Kommission erachtet die Eigentümerstrategie als zielführendes Instrument, um Einfluss zu nehmen. Ob sie genügend ist, müssen allerdings die konkreten Verbesserungen in den kommenden Jahren beweisen.

– *Eintretensdebatte*

Roger Boerlin (SP) sagt, die SP nehme zur Kenntnis, dass der Fluglärm im Jahr 2018 in den sensiblen Zeiten zwischen 22 und 24 Uhr gegenüber dem Vorjahr wie gehört deutlich zugenommen hat. Weiter nimmt die SP zur Kenntnis, dass die Bevölkerung der umliegenden Gemeinden, insbesondere Allschwil und Binningen, sich wegen dem Fluglärm nach wie vor deutlich gestört fühlt. Sie nimmt zur Kenntnis, dass Massnahmen geprüft werden, die künftig greifen sollen; etwa die Aufhebung der geplanten Starts ab 23 Uhr, die Überprüfung der An- und Abflugrouten und der Südländequote nach Knotenregelung sowie die umhüllende Lärmkurve. Alleine die Tatsache, dass die geplanten Massnahmen im Verwaltungsrat diskutiert und ernsthaft erwogen werden, muss laut Fluglärmkommission als Fortschritt bewertet werden. Die Fluglärmkommission macht aber in aller Deutlichkeit klar, dass sie jetzt von ihren mandatierten Vertretern im Verwaltungsrat erwartet, dass sie sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einsetzen, dass die greifbaren Massnahmen umgesetzt werden; damit die Lärmbelastung sich in Allschwil und Binningen spürbar reduziert (dies vor allem in den Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr). Dass der EuroAirport für die Wirtschaft von grosser Bedeutung ist, ist auch für die SP völlig unbestritten. Erst recht braucht es darum die Nachtruhe: Man weiss ja aus der Forschung, dass Leute, die keinen Schlaf finden, am nächsten Tag nicht die gleiche Leistung erbringen. Die SP-Fraktion nimmt den Bericht über den Stand zu den Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung zur Kenntnis.

Florian Spiegel (SVP) sagt, die Berichte von Fluglärmkommission und Regierung seien im Gros- und Ganzen gut verfasst – wenn auch (wie die Kommission aufgezeigt hat) teils Schönfärberei betrieben wird; just im Bereich der Zunahme des Lärms oder punkto Massnahmen, die erst zur Prüfung initiiert wurden. Man kann aber auch positiv hervorheben, dass der Abdrehpunkt bis im Sommer 2020 wieder gegen Norden verschoben werden soll. Diese Zeit muss man dem EuroAirport auch geben. Wichtig ist es auch, die Verhältnisse im Verwaltungsrat anzusehen: Der Kanton Basel-Landschaft (Regierung und Verwaltung) hat in dem 16-köpfigen Gremium zwei Sitze. Wenn man nun schaut, was sie mit ihrem Einsatz erreicht haben, so ist das – biblisch gesprochen – eine Art Kampf zwischen David und Goliath. Das muss man – trotz allem – auch honorieren. Für Allschwil, Binningen und die umliegenden Gemeinden ist es wichtig, dass die Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr kommt – und vor allem auch eine deutliche Reduktion des Nachtlärms ab 22 Uhr. Dort hat man die Steuerung, bei der man ansetzen muss, damit man die Gemeinden entlasten kann. Man muss aber auch Richtung Stadt sagen: Wenn man schaut, wo 90 % der Abflüge in Richtung Schweiz durchgehen, so trifft dies in erster Priorität (90 %) Allschwil und die umliegenden Gemeinden – während Basel-Stadt 90 % der direkten Wertschöpfung hat. Das muss man hier drinnen klar und deutlich an den Kanton Basel-Stadt gerichtet sagen: *Basel – syg partnerschaftlich und fair – und nimm dy Teil vo dym Flugverkehr.*

Werner Hotz (EVP) dankt namens der Grüne/EVP-Fraktion allen Involvierten – dem Verwaltungsrat, dem Regierungsrat und allen Kommissionsmitgliedern – für ihre Arbeit. Es ist festzuhalten, dass 2018 fast 10'000 Flugbewegungen in den Nachtstunden durchgeführt wurden. Alle sind sich einig, dass sich der Lärm reduzieren soll, was in allen Berichten mehrfach zu lesen steht. Die betroffene Bevölkerung hat eigentlich nur *eine* Erwartung: Es ist ihr egal, ob der Bericht der Fluglärmkommission 20 oder 50 Seiten beinhaltet; wichtig ist nur, ob sich der Fluglärm reduziert hat oder nicht, ob die Ankündigungen und Hoffnungen erfüllt sind. An diesen Fragen muss sich der Bericht qualitativ messen lassen. Aus dem Grund stellt der Votant den Antrag, den Bericht ablehnend zur Kenntnis zu nehmen. Solange die Lärmwerte steigen, gibt es eigentlich keine Alternative. In dem Jahr, in dem die Werte sinken, wird der Votant jedoch mit Freuden dem Bericht zustimmen.

Auch **Martin Dätwyler (FDP)** möchte den Verantwortlichen für die ausführliche Dokumentation und Berichterstattung danken. Die Berichte legen die anspruchsvolle Thematik der Lärmbelastung fundiert und sachlich dar. Sie zeigen auf, wie sich im Berichtsjahr sowohl die Flugbewegungen als auch die Lärmbelastungen gegenüber dem Vorjahr entwickelt haben, wo sie zugenommen, stagniert oder abgenommen haben. Ebenso gibt der Bericht den Stand der eingeleiteten Massnahmen auf den verschiedenen Ebenen wieder, die alle zum Ziel haben, die Belastung der Bevölkerung zu reduzieren. Deutlich wird dabei auch, dass die Komplexität der Verfahren im binationalen Umfeld schwierig ist. Schliesslich empfiehlt die Fluglärmkommission, aber auch die UEK und der Regierungsrat, den Bericht 2018 zur Kenntnis zu nehmen, verbunden mit der klaren Forderung und Erwartung, dass die aufgeführten Lärmschutzmassnahmen auch konsequent umgesetzt werden. Dieser Würdigung folgt auch die FDP-Fraktion und empfiehlt, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen. Sie erkennt dabei die Anstrengungen des Verwaltungsrats des EAP und der Direktion, in den sensiblen Nachtstunden die Belastungen zu reduzieren. Es wird als richtig erachtet, die Massnahmen auf verschiedenen Ebenen umzusetzen, sei dies die Aufhebung der geplanten Starts nach 23 Uhr, An- und Abflugrouten, umhüllende Lärmkurven oder Südlandequote. Die FDP fordert beide auch, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen. Es wird erwartet, dass die Massnahmen rasch umgesetzt werden – für einige Fraktionsmitglieder könnte es noch etwas rascher gehen, unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit für das Unternehmen EAP, aber auch der Region als Wohn- und Wirtschaftsstandort.

«Und täglich grüsst das Murmeltier», zitiert **Markus Dudler** (CVP). Oder anders gesagt: Jährlich darf sich der Landrat mit dem Fluglärmbericht beschäftigen. Die CVP/glp-Fraktion ist sich einig, dass der Druck aufrechterhalten werden muss – via die Baselbieter Vertreter im Verwaltungsrat des EAP. Es ist frustrierend, dass bestehende Abmachungen zum Abflugregime RNAV zulasten von Baselbieter Gemeinden nicht korrekt umgesetzt wurden. Und dass Berechnungsmodell und Messungen von Lärmbelastungen nicht übereinstimmen.

Die CVP/glp-Fraktion unterstützt die Forderungen und die Kritik, die im Kommissionsbericht klar beschrieben sind, und nimmt den Bericht über den Stand der Bemühungen zur Kenntnis.

Felix Keller (CVP) darf hier seit 2009 mittlerweile bereits zum zehnten Mal sein Votum abgeben darf zum Bericht, den der Landrat zur Kenntnis nehmen soll. Das Thema ist wie immer die Verminderung des Fluglärms. Seit 2009 ist jedoch keine Verminderung des Fluglärms festzustellen. Es sind vielleicht Bemühungen da, aber davon hat man nichts mitbekommen.

Im Bericht auf S. 5 steht, dass der Fluglärm in der Nacht, zwischen 22 und 23 Uhr, wieder markant zugenommen habe. Es wurde sogar erneut die rote Linie des Emissionsgrenzwerts überschritten. Zwischen 23 und 24 Uhr das gleiche Bild (S. 6). Aussagekräftig sind vor allem die Spitzenlärmswerte (S. 7). 2017 gab es noch 1000 Flüge pro Jahr, die in der zweiten Nachtstunde die 70 Dezibel überstiegen. 2018 waren es bereits 1654 – eine Zunahme von 60 %. Das macht 4 bis 5 Flugzeuge pro Nacht. Meistens handelt es sich dabei nicht um einen Easyjet, der easy über den Hügel fliegt, sondern um die grossen schweren Frachtflugzeuge, die so richtig schön Lärm machen, dass das ganze Haus erzittert. Das ist die Aussage des Berichts.

Heute Morgen überreichten die Gemeinderäte von Allschwil und Binningen eine Petition mit 6916 Unterschriften. Diese muss man ernst nehmen, man kann sie nicht weglügen. Es geht darum, dass man analog zu Zürich zwischen 23 und 6 Uhr endlich mal eine Nachtruhe bekommt, die diesen Namen verdient.

Eine Frage an den Regierungsrat: In einer Medienmitteilung vom Oktober stand zu lesen, dass man der Fluglärmkommission lediglich das Monitoring des Fluglärms übertragen möchte. Der Gemeinderat Allschwil wollte zusätzlich dazu, dass ein neues, unabhängiges Gremium geschaffen wird, das sich mit der Fluglärmthematik vertieft auseinandersetzt. Kann der Regierungsrat hinter diesem neuen Gremium stehen?

Andreas Bammatter (SP) möchte den «Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung» aus Sicht der Bevölkerung kommentieren. Jedes Jahr dasselbe: Die Südlandequote wird überschritten, die Bewegungen in den Nachtstunden nehmen zu. Folglich ist die betroffene Bevölkerung – immerhin 10 % des Kantons Basel-Landschaft – ganz und gar nicht damit zufrieden. Frust pur! Sein Vorredner hat bereits die knapp 7000 eingereichten Unterschriften erwähnt, die einmal mehr zeigen, dass das Thema Lärmschutz sehr, sehr wichtig ist. Wenn denn der Direktor des BAZL, Christian Hegner, am Forum der Handelskammer beider Basel klar bekennt, dass er eine Einschränkung der Nachtflugsperrung in Basel ablehnt, dann muss die Regierung des Kantons Baselland weiterhin aufgefordert werden, sich für die betroffene Bevölkerung einzusetzen. Regierungsrat Thomas Weber gab an diesem Forum ein kurzes Begrüssungswort ab und erwähnte dabei diesen Auftrag der Bevölkerung. Dafür sei ihm gedankt. Es ist aber auch wichtig, dass die nationalen Vertreterinnen und Vertreter in Bern in dieser Sache vorstellig werden. Letzte Woche stimmte die Bevölkerung in Genf für ein demokratisches Mitspracherecht in der Entwicklung ihres Flughafens. Wenn das so weiter geht, muss dies auch in dieser Region möglich sein. Es sei, einmal mehr, gesagt, dass ein grosser Teil der Bevölkerung nicht gegen den Flughafen ist – der Flughafen darf aber auch nicht gegen die Bevölkerung sein.

Rahel Bänziger (Grüne) deklariert einleitend, dass sie seit Herbst Präsidentin des Schutzverbands der Bevölkerung rund um den Flughafen ist.

Sie hat festgestellt, dass verschiedene Ebenen durchmischt werden. Hier geht es darum, den Bericht der Fluglärmkommission zur Kenntnis zu nehmen – und nicht darum, die Bemühungen des Regierungsrats oder der Verwaltungsratsvertretenden zu bewerten. Es liegt ein Bericht vor, der fehlerhaft und mehr oder weniger nur eine Verwaltung von Statistik ist und dabei lapidar feststellt, dass es wieder schlechter geworden sei. Von der Fluglärmkommission kam jedoch noch nie ein Vorschlag, wie sich die Lärmsituation konkret verbessern liesse. Deren Bemerkung, sie sei nicht für den Gesundheitsschutz zuständig, lässt sich damit kontern, dass Lärmschutz immer auch Gesundheitsschutz ist, egal um welchen Lärm es sich handelt. Bewertet werden muss also der Bericht der Fluglärmkommission.

Es geht auch nicht um die Versprechungen des EAP. Wenn die Kommission darauf verweist, dass in der Regierung einiges vorwärtsgegangen sei, kann man das wohlwollend zur Kenntnis nehmen. Das bedeutet aber nicht, dass sich an der Qualität des Berichts in den letzten Jahren irgendetwas geändert hätte. Nein, es wurde nur immer schlimmer, was aber mit Statistik und Datenverwaltung lediglich festgestellt wird.

Positiv ist, dass die Tonalität des UEK-Berichts eine andere geworden ist. Es sind darin sehr viele kritische Voten zu finden. Es wird besprochen, was die Bevölkerung umtreibt, es wird auf die Fehler und die Fehlinformationen im FLK-Bericht hingewiesen. Darum ist die Votantin sehr froh. Es heisst aber auch, die Fluglärmkommission würde sich für die Verminderung der Starts nach 23 Uhr einsetzen. Das stimmt nicht. Es ist der Regierungsrat, der dies über die Eignerstrategie einbringen möchte. Der EAP machte diesbezüglich einen Rückzieher. Anfangs Jahr hiess es noch, er wolle die Starts nach 23 Uhr halbieren. Als er merkte, dass sie stattdessen zunehmen, krebste er zurück. Die Prüfung der verschiedenen Massnahmen, welche die UEK angeschaut hat, wurden vom EAP oder dem Regierungsrat initiiert – und nicht auf Vorschlag der FLK. Was bringt diese Kommission überhaupt?

Und dann kommt der grosse Gipfel: Die UEK wies endlich auch endlich darauf hin, dass die FLK seit Jahren falsche Zahlenwerte publiziert – nämlich berechnete anstatt gemessene Werte. Erneut muss gefragt werden, was denn diese Kommission bringt, wenn sie falsche Zahlen aufischt? Nichts.

Eine Bemerkung zum RNAV: Seit vier Jahren weist die Votantin darauf hin, dass sich die Flugkurve in Richtung Allschwil verschoben hat. Stets wurde das verneint. Wäre es nicht Aufgabe der Fluglärmkommission gewesen, dies herauszufinden? Deren Aufgabe ist es, die Bevölkerung vor dem Fluglärm zu schützen. Sie hätten selber merken müssen, dass es lauter wurde – und hätten den Grund dafür herausfinden sollen. Sie blieben untätig. Die Fluglärmkommission und ihr Bericht: Beide sind nichts wert.

Weiter heisst es, die UEK würde mit der Kenntnisnahme die Arbeit der Baselbieter Vertreter im Verwaltungsrat anerkennen und unterstützen explizit. Es ist in der Tat spürbar, dass sich Sachen ändern, dass das Heft in die Hand genommen wird – jedoch nicht von dieser Kommission. Allerdings geht es in der Vorlage um deren Bericht. Der Landrat muss sich nun entscheiden, ob der ihn zur Kenntnis nimmt, oder ob er ihn ablehnend zur Kenntnis nimmt, weil er schlicht keinen Wert hat.

Die UEK hat ganz gut herausgearbeitet, dass der Flughafen nur zusammen mit den Anwohnern existieren kann. Sie und ihr Ruhebedürfnis müssen ernstgenommen werden. Es ist zu hoffen, dass dieses Wissen irgendwann auch beim Flughafen ankommt.

Weiter hört man immer wieder von der «umhüllenden Lärmkurve». Die Votantin hat davon bereits vor einem Jahr gehört und fragt sich nun, ob das ein Fortschritt oder nur Augenwischerei ist? Es geht darum, einen Schlauch auszulegen und zu sagen, dass es unterhalb davon nicht lauter als ein bestimmter Wert werden darf, den die Politik irgendwann noch festsetzen müsste. Das ist gut und recht. Im Moment scheint es aber eher, als würde viel Rahm geschlagen und ein möglichst grosser Berg Schlagrahm produziert, der dann irgendwann in sich zusammenfällt, so dass am

Schluss nur wieder Rahm übrigbleibt. Lasse man sich also nicht etwas vormachen; man weiss noch nicht, was wirklich dabei herauskommt.

Eine Bemerkung zu den fünf Knoten: Im Bericht heisst es, dass diese Regelung europaweit vorgesehen sei. Warum gab es dann überhaupt eine Vernehmlassung darüber, ob es 10, 8 oder 5 Knoten sein sollen?

Fazit: Der Bericht ist nichts wert. Es geht aber nun um die Kenntnisnahme dieses wertlosen Berichts. Deshalb gibt es nur eines: Ihn ablehnend zur Kenntnis zu nehmen, gleichzeitig aber zu verdeutlichen, dass der Regierungsrat sowie die Vertretung im Verwaltungsrat ihre Bemühungen fortsetzen sollen. Sie haben die Unterstützung des Landrats. Aber sicher nicht diese Kommission.

Jürg Vogt (FDP) äussert sich auch als Allschwiler. Auch er ist mit dem Bericht der Fluglärmkommission überhaupt nicht zufrieden. Allerdings hat er beim UEK-Bericht erfreut festgestellt, dass dort nun wirklich einmal die richtigen Fragen gestellt wurden, während die Antworten der Verwaltung vertrauenserweckend sind. Man hat das Gefühl, dass sie sich aktiv mit der Thematik auseinandersetzt, sprich, der Regierungsrat ist wirklich gewillt, sein Möglichstes zu tun. Die Arbeit ist aber natürlich noch lange nicht getan. Man muss dranbleiben. Es ist zu hoffen, dass sich der Landrat nicht weiterhin mit diesem Flughafen-Bericht langweilen muss. Die Hoffnung stirbt zuletzt.

Mirjam Würth (SP) ist keine Allschwilerin und auch nicht wahnsinnig mit dem Thema vertraut. Sie muss sich aber nun schon seit 10 Jahren alljährlich, manchmal zweimal im Jahr, das Lamento hier anhören. Sie fragt sich, weshalb der Landrat den Bericht denn *überhaupt* zur Kenntnis nimmt? Sie wird sich vermutlich einfach enthalten. Man kann doch nicht jedes Jahr dasselbe Theater aufführen.

Hanspeter Weibel (SVP) findet die Anmerkungen über das alljährliche Wiedersehen und über Murretiere und so weiter absolut richtig. Es geht nämlich um die Fluglärmkommission. Es sei daran erinnert, dass der Votant in diesem Rahmen einst vorgeschlagen hatte, die Kommission abzuschaffen. Der Rat lehnte das damals ab. Er legte Wert darauf, sie weiterhin zu haben, damit am Ende wieder Berichte herauskommen, die man ablehnend zur Kenntnis nehmen kann. Es war viel von Allschwil und Binningen zu hören. Die Flieger fliegen aber auch über Bottmingen. In der Tat geht es hier um den Bericht der Fluglärmkommission, die irgendwo ihren eigenen Namen zu missverstehen scheint. Ausnahmsweise kann der Votant auch Mirjam Würth folgen, die sich die Frage stellte, weshalb man diesen Bericht jedes Jahr wieder behandeln sollte. Er war erst versucht, das Votum, das er an dieser Stelle vor einem Jahr gesagt hatte, Wort für Wort aus dem Protokoll abzulesen. Es wiederholen sich in der Tat die Voten und das Problem ist immer noch dasselbe. Nachdem jetzt aber der Regierungsrat die Aufgabe übernommen hat, zu intervenieren und die zwei Baselbieter Vertreter im Verwaltungsrat, trotz ihrer Untervertretung, tatsächlich etwas erreicht haben, ist es vielleicht nicht der richtige Moment, erneut die Abschaffung der Kommission zu fordern. Vielleicht findet sich aber jemand auf der belasteteren Talseite, der prädestinierter ist als der Votant, diesen Vorschlag aufzunehmen – damit man sich die jährliche Diskussion ersparen kann.

Klaus Kirchmayr (Grüne) versucht, eine Antwort an Hanspeter Weibel zu geben; auch Jürg Vogt brachte es relativ gut auf den Punkt, denn er verwendete am Schluss seines Votums das Wort Hoffnung. Denn das ist genau, was einen hier umtreibt: das Prinzip Hoffnung. Man hofft immer, dass endlich etwas passiert, dass die Fluglärmkommission etwas mehr leistet, als ein paar Statistiken, die ihnen der Flughafen aufbereitet, in einen Bericht zu schreiben. Ihre Pflicht aber, Massnahmen und einen Dialog zu initiieren, um die Fluglärmbelastung zu reduzieren, bleibt sie jedoch schuldig. Und das macht die Leute und den Landrat «muff». Mach endlich deinen Job, Fluglärmkommission! Der ist nicht damit getan, ein Berichtchen zu verfassen. Die Regierung hat das ver-

standen und hat mit Handeln begonnen. Danke dafür. Die Erwartung wäre aber auch, dass die Fluglärmkommission diesem Beispiel folgt. Solange dies nicht nachvollziehbar passiert, muss man in diesem Rat dieses Bericht-Ritual erdulden, erleiden. Was kann ein Parlament anderes tun als anmahnen, dass die Kommission ihren Job tun soll? Im Moment macht sie das nicht. Und solange sich das nicht ändert, kann man nicht anders, als den Bericht ablehnend zur Kenntnis zu nehmen.

Regierungsrat **Thomas Weber** (SVP) ist, so scheint ihm, erst das neunte Mal bei der Besprechung des Flughafenberichts anwesend – zuerst als Landrat, dann als Regierungsrat. Aber es ist in der Tat immer in etwa dasselbe. Zur Erinnerung: Es gibt eine Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen (SGS 486.31). Es liegt also durchaus in den Händen des Gesetzgebers, Änderungen zu erwägen oder vorzuschlagen. Die Effizienz wird in der Tat hinterfragt und offenbar gibt es nicht zu wenig Gremien, sondern eher zu viele.

Zur Frage von Felix Keller: Vor einigen Wochen fand eine sehr effiziente und erhellende Sitzung statt mit den Vertretungen der Gemeinde Allschwil, plus – zum ersten Mal – Basel-Stadt und Baselland und den zuständigen Leuten aus der Direktion bzw. dem Departement. Man kam dabei zur Erkenntnis, dass ein solches Gremium im Sinne einer impliziten Verpflichtung wesentlich effizienter sein könnte als eine Kommission, über deren Arbeit eine breite Unzufriedenheit konstatiert werden muss.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Titel und Ingress

Keine Wortmeldungen.

Wortlaut des Beschlusses

Werner Hotz (EVP) beantragt, dass der Bericht ablehnend zur Kenntnis genommen wird. Regierungsrat Thomas Weber hat gesagt, dass es immer etwa dasselbe sei. Der Votant schlägt deshalb vor, dass man noch einen draufsetzt, indem man sagt, dass es eben nicht immer dasselbe ist – und der Bericht dieses Mal ablehnend zur Kenntnis genommen wird. Es geht um den Fluglärm, um nichts anders – nicht um die Wirtschaftlichkeit des EAP oder ähnliches. Es geht darum, wie sich der Druck auf den EAP aufrechterhalten lässt. Der Votant möchte, dass den zwei Verwaltungsräten aus dem Baselbiet der Rücken gestärkt wird, was man am besten damit tut, dass der hier offenbar unisono als enttäuschend empfundene Bericht ablehnend zur Kenntnis genommen wird.

://: Der Antrag von Werner Hotz wird mit 41:40 bei 3 Enthaltungen abgelehnt.

– *Rückkommen*

Florence Brenzikofer (Grüne) verlangt ein Rückkommen und die Wiederholung der Abstimmung: Ihre Stimme wurde nicht erfasst.

Landratspräsident **Peter Riebli** (SVP) ordnet die Wiederholung der Abstimmung an.

– *Wiederholung der Abstimmung*

://: Der Antrag von Werner Hotz wird mit 43:42 bei 1 Enthaltung abgelehnt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 48:21 Stimmen bei 16 Enthaltungen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

***Landratsbeschluss
betreffend Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbe-
lastung im Jahre 2018***

vom 28. November 2019

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

*Der Bericht der Fluglärmkommission über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Flug-
lärmbelastung im Jahr 2018 wird zur Kenntnis genommen.*
