

GEMEINDERAT



Geschäft 4414A

**Beantwortung der Interpellation
von Ueli Keller, EVP/GLP/Grüne-Fraktion,
betreffend
Umweltverträglichkeitsprüfung
EuroAirport Basel-Mulhouse**

Bericht an den Einwohnerrat
vom 10. April 2019

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	3
2. Antworten des Gemeinderates	4

Beilagen

- Keine

1. Ausgangslage

Am 16. Oktober 2018 hat Ueli Keller, EVP/GLP/Grüne-Fraktion, eine Interpellation mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Interpellation

Der Gemeinderat wird gebeten, schriftlich zu berichten, wie er den Baselbieter Regierungsrat nachhaltig in seiner Aufgabe bestärken will, sich betreffend EuroAirport Basel-Mulhouse (EAP) für die Wahrung der Interessen der Bevölkerung einzusetzen. Der Regierungsrat soll dabei insbesondere erreichen, dass der Schweizerische Bundesrat im Zusammenhang mit den Ausbauplänen des EAP und den damit drohenden erhöhten Gefährdungen für unsere Gesundheit und unsere Umwelt eine fachgerechte, neutrale Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) verlangt und durchsetzt.

Begründung (1)

Gemäss Medienmitteilungen plant der EAP bis 2030 eine Steigerung der Passagierzahlen um 66% und des Frachtvolumens um 100%. Dabei ist jedoch nahezu vollständig vernachlässigt, dass neben dem steigenden Risiko auch eine noch grössere Umwelt- und Lärmbelastung für die Bevölkerung entstehen würde.

Die letzte Risikoanalyse des EAP stammt aus dem Jahre 2001 und ist dringlichst zu erneuern, da sich der Flottenmix grundlegend geändert hat. Gleichzeitig sollte eine UVP, die neben den Schäden für die Umwelt 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-Kreislauferkrankungen und Diabetes rund um die drei Schweizer Landesflughäfen signifikant höher ist als anderswo, und dass vor allem der Lärm in den späten Nacht- und frühen Morgenstunden besonders schädlich ist.

Noch eine andere wesentliche Änderung macht insbesondere beim EAP eine UVP unverzichtbar. Seit 2014 die neuen RNAV-Prozeduren (Navigationsverfahren für Instrumentenflüge) 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. Auch hat das ILS (Instrumentenlandesystem) zudem zu immer noch mehr Südanflügen geführt, die vor allem auch tief über Neuallschwil lärmig und abgasintensiv durchlanden!

Diese grenzüberschreitenden Verschiebungen der Lärmbelastung verletzen das «Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Raum», das sogenannte Espoo-Abkommen (2). 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, und dass die betroffene Bevölkerung früh genug darüber informiert und miteinbezogen werden muss.

Bei der Verlagerung der Start- und Landeprozeduren in die Schweiz wurden sämtliche Espoo-Kriterien missachtet. Beim RNAV handelt es sich um eine technische Neuerung, die nachweislich zu einer Zunahme des Fluglärms auf Schweizer Territorium geführt hat. Es ist die Pflicht des Schweizerischen Bundesrates dafür zu schauen, dass insbesondere die Landesflughäfen internationale Abkommen einhalten. Es darf nicht sein, dass die Verantwortlichen des EAP sich folgenlos über internationale Abkommen hinwegsetzen, keine Rücksicht auf Mensch und Umwelt nehmen und ihre Gewinne auf Kosten der Bevölkerung ausbauen.

1) in Anlehnung an einen Vorstoss, den Rahel Bänziger im Baselbieter Landrat eingereicht hat.

2) Link: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20031552/index.html>

2. Antworten des Gemeinderates

Das Thema Fluglärm bewegt die Bevölkerung der Gemeinde Allschwil schon sehr lange. Der Gemeinderat ist bereits auf verschiedenste Weise tätig geworden und hat auf die Entscheidungen betreffend EuroAirport Basel-Mulhouse (EAP) in Liestal, Bern und auf den Flughafen selbst Einfluss zu nehmen versucht. Auf der Homepage der Gemeinde Allschwil sind die diesbezüglichen Aktivitäten aufgelistet.

(<https://www.allschwil.ch/de/verwaltung/dienstleistungen/detail/detail.php?i=194>).

Bezüglich des Bahnanschlusses hat der Gemeinderat bereits im Jahre 2016 und erneut im letzten Jahr eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäss dem Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Abkommen) und verbindliche flankierende Massnahmen gefordert. Dass der Bahnanschluss Auswirkungen auf das Wachstum der Flugbewegungen hat, hat selbst der EAP bei der öffentlichen Auflage des Bahnanschlusses eingeräumt, wenngleich er sie als geringfügig einstuft.

Gemäss Espoo-Übereinkommen hat der Staat, in welchem ein Vorhaben geplant wird, die Umweltauswirkungen auf den Nachbarstaat zu prüfen, wenn dieses Vorhaben gemäss Anhang I der Konvention voraussichtlich erhebliche, grenzüberschreitende nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge hat. Der Bau von Flughäfen ist in der fraglichen Liste erwähnt. Bei der Projektierung des Bahnanschlusses des Flughafens ist die UVP-Pflicht somit klar gegeben.

Neue Studien sollen nachweisen, dass rund um die drei Schweizer Landesflughäfen ein signifikant höheres Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen und Diabetes besteht als anderswo, und dass vor allem der Lärm in den späten Nacht- und frühen Morgenstunden besonders schädlich ist. Dieser Umstand allein reicht aber vermutlich nicht aus, um eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu fordern. Es müssen vielmehr Änderungen an der Anlage vorliegen, die eine solche UVP-Pflicht auslösen. Die Frage, ob die Einführung der RNAV (engl. Area navigation, ursprünglich Random navigation) zu zusätzlichen oder neuen, nicht bloss zu untergeordneten Belastungen der Umwelt oder zu einer anderen Verteilung der bestehenden Umweltbelastungen führt, ist nicht geklärt. Gemäss Aussagen des EAP reduziert das RNAV die Streuung der geflogenen Routen, wodurch Kerosineinsparungen und eine Steigerung der Flugsicherheit erzielt werden sollen. Mit der Einführung des RNAV wurden die Flugrouten jedoch nicht geändert respektive verschoben.

Trotzdem ist der Gemeinderat Allschwil im Rahmen seiner Beteiligung beim Gemeindeverband Flugverkehr und auch als betroffene Gemeinde gewillt, den Regierungsrat aufzufordern darauf hinzuwirken, dass der Verwaltungsrat des EAP die Auswirkungen der RNAV-Prozedur auf Schweizer Gebiet würdigt und Massnahmen erörtert, um die ausserordentliche Zunahme der Lärmbelastung zu reduzieren.

Wie eingangs erwähnt hat der Gemeinderat bereits diverse Vorstösse unternommen, um den Fluglärm auf dem Einzugsgebiet des EAP allgemein und insbesondere auf den Gemeindebann Allschwil nachhaltig zu stabilisieren, wenn nicht gar zu reduzieren. Dass die Früchte dieser Bemühungen bescheiden sind, ist auch ihm klar. In Anlehnung an das Sprichwort «Steter Tropfen höhlt den Stein» ist der Gemeinderat nun aber bestrebt, mit Einbezug der Mitglieder des Einwohnerrates und der Allschwiler Bevölkerung eine Petition an den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft zu lancieren. Die Petition soll den Regierungsrat auffordern, innert einer Frist von drei Monaten konkrete Schritte zu benennen, wie auf das Bundesamt für Zivilluftfahrt einerseits und auf den EAP andererseits Einfluss genommen wird, damit in Zusammenarbeit mit den verantwortlichen französischen Behörden

