



Beantwortung der Interpellation von Madeleine Göschke-Chiquet, FGL, «Empfehlungen der französischen Fluglärmbehörde (Acnusa)», eingereicht am 24. Januar 2002
(Geschäfts-Nr.: 2002-018)

Text der Anfrage:

Ende Dezember letzten Jahres haben die Regierungen der beiden Basel den von der französischen Fluglärmbehörde Acnusa (Autorité de Contrôle des Nuances Sonores Aéroportuaires) empfohlenen Änderungen der Abflug- und Landeverfahren zugestimmt.

Ausgangspunkt war die grössere Lärmbelastung von Elsässer Gemeinden, welche durch die Einführung der 270° - Schlaufe nach dem Südstart im Mai 2000 entstanden ist. Mit den Acnusa-Empfehlungen wird eine Lärmentlastung der französischen Nachbarn erreicht, erkauft durch eine Mehrbelastung der Schweizer Seite.

Zu dieser Vereinbarung, welche die französische Behörden offensichtlich tel quel durchsetzen wollen, stellen sich einige Fragen:

1. *Weshalb haben die Regierungen beider Basel dieser Vereinbarung zugestimmt, ohne sie von der Fluglärmkommission beider Basel diskutieren zu lassen? Diese Kommission wurde doch zur Beratung solcher Fragen eingesetzt. Im Gegensatz dazu hat die Acnusa die elsässischen Gemeinden in die Diskussion einbezogen.*

1 a. *Hat die Fluglärmkommission immer noch eine Alibifunktion?*

Antwort des Regierungsrats:

Die Fluglärmkommission [FLK] wurde immer über den möglichst aktuellsten Stand der Beratungen zu den ACNUSA-Empfehlungen orientiert. Vertreter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), des Flughafens und der französischen Flugsicherung zeigten der

Fluglärmkommission an verschiedenen Sitzungen die vorgesehenen Massnahmen und deren mögliche Auswirkungen auf. Nach Abschluss der zwischenstaatlichen Beratungen wurde die Fluglärmkommission gleichzeitig mit den französischen Gemeinden und der französischen Umweltkommission über die definitiven Empfehlungen der ACNUSA informiert. Die Fluglärmkommission hat an ihrer Sitzung vom 14. März 2002 die ACNUSA-Vorschläge eingehend beraten und eine ausführliche Stellungnahme zu Handen der Regierungen von Basel-Landschaft und Basel-Stadt verfasst. Darin wird die Haltung der beiden Regierungen zu den ACNUSA-Vorschlägen im Wesentlichen begrüsst: Insbesondere ist die Fluglärmkommission wie die beiden Regierungen der Meinung, dass zukünftige Südanflüge mit dem ILS 34 nur als Ersatz für bisherige Süd-Sichtanflüge dienen dürfen. Einzig in Bezug auf die teilweise Korrektur des seit Mai 2000 in Kraft gesetzten Abflugrouten-System „CILO 2000“ hat die FLK auf eine Verschlechterung der aktuellen Lärmsituation hingewiesen. Nach dieser Teilkorrektur werden Abflüge nach südlichen Destinationen nicht mehr eine 360°-Kurve fliegen müssen. Diese so genannte 'ELBEG-Kurve' hat im Elsass zu heftigen Protesten geführt, da die Notwendigkeit dieses Kreisfluges über elsässischem Gebiet sich nur schwer nachvollziehen lässt. Daher ist der jetzt gefundene Kompromiss eine Lösung, welche die Akzeptanz des Flughafens in der ganzen Region festigt. Gemäss den Erläuterungen des BAZL wird sich die Lärmsituation bei der gegebenen Verkehrsmenge und Verkehrsverteilung nur

geringfügig verändern.

Die elsässischen Gemeinden und die französische Umweltkommission erhofften sich von der ACNUSA eine wesentlich grössere Entlastung für das Elsass. Insbesondere forderten sie eine massiv geringere Benutzung der ELBEG-Kurve und auch eine Aufhebung der Direktstart-Vereinbarung. Die Beibehaltung des verhältnismässig geringen Lärmniveaus auf der Direktstartroute ist aber eine Voraussetzung für den Investitionsbeitrag unseres Kantons und unabhängig davon ein wichtiges Anliegen der Regierung.

1 b. *Besteht die viel gerühmte Gleichberechtigung der beiden Partner F und CH nicht mehr?*

Antwort des Regierungsrats:

Wie bereits erwähnt wurde die schweizerische Fluglärmkommission gleichzeitig mit der französischen Umweltkommission über die ACNUSA-Vorschläge orientiert. Zudem handelt es sich nicht um eine einseitige Aktion der französischen Fluglärmbehörde. Sie präsentierte ihre Vorschläge erst nach eingehenden Verhandlungen mit dem auf Schweizer Seite zuständigen BAZL. Die Verfahrens- und Zuständigkeitsbestimmungen sind eingehalten worden.

2. *Wurde überhaupt in Betracht gezogen, das im Mai 2000 eingeführte Startverfahren ELBEG (270°-Kurve nach dem Start nach Süden), das der elsässischen und deutschen Nachbarschaft mehr Fluglärm gebracht hat, wieder aufzuheben und durch bessere Lösungen zu ersetzen?*

Antwort des Regierungsrats:

Wie oben erwähnt, ist eine verringerte Benutzung der ELBEG-Kurve vereinbart worden. Von französischer Seite wurde jedoch eine wesentlich geringere Frequentierung der 270°-Kurve gefordert. Dieses Anliegen wurde dann auch von der ACNUSA detailliert überprüft. Alle von der französischen Flugsicherung aufgezeigten Varianten zum Ersatz der ELBEG-Kurve führten jedoch zur Lärmbelastung einer wesentlich grösseren Bevölkerungszahl. Die negative Lärmbilanz aller möglichen Ersatzvarianten führte dazu, dass die 270°-Kurve als Abflugvariante grundsätzlich beibehalten wird.

Die Lärmberechnungen für verschiedene Abflugvarianten sind in der vom EuroAirport pu-

blizierten Broschüre „Lärmberechnungen für unterschiedliche Flugverfahren“ veröffentlicht worden.

3. *In den Medien war zu erfahren, dass die Regierungen beider Basel bei den Schweizer Gemeinden eine Vernehmlassung durchführen wollen. Ist es sinnvoll, eine solche Vernehmlassung durchzuführen, nachdem die Franzosen die ACNUSA-Empfehlungen offenbar kompromisslos durchsetzen wollen?*

Antwort des Regierungsrats:

Bezüglich der Einführung des ILS 34 wird eine Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden durchgeführt. Aus dem technischen Dossier, das die französische Flugsicherung erstellen wird, werden die Auswirkungen, die Rahmenbedingungen und die technischen Details ersichtlich sein.

4. *Ist die Regierung bereit, sich weiterhin für die auch in der Risikoanalyse ausgesprochene Bedingung von 10 Knoten Gegenwind einzusetzen?*

Antwort des Regierungsrats:

Wie bereits mehrfach öffentlich kommuniziert, wird sich die Regierung dafür einsetzen, dass das ILS 34 nur zum Ersatz der heute im Sichtanflugverfahren erfolgenden Landungen von Süden dienen soll.

5. *Ist dem Regierungsrat bekannt, dass die Expressfracht-Flugzeuge auch in der Nachtsperrezeit (24 - 05 h) starten und landen?*

Antwort des Regierungsrats:

Für Frachtflugzeuge - ob mit Expressfracht oder normaler Fracht beladen - gilt die gleiche Betriebsregelung wie für andere Flugzeuge (einzig ausgenommen sind die staatlichen französischen Postflüge). In der Nachtsperrezeit von 24 Uhr bis 5 Uhr starten und landen keine Expressfracht-Flugzeuge. Unter bestimmten Voraussetzungen (unvorhergesehene Verspätung, Notfälle etc.) können Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Gemäss Umweltbericht 2001 des EuroAirports sind im vergangenen Jahr 43 Ausnahmegenehmigungen während der Nachtsperrezeit erteilt worden.

6. *Ist der Regierungsrat bereit, sich im VR dafür einzusetzen, dass sich auch die Ex-*

*pressfracht-Maschinen an die allgemeine
Nachflugregelung halten müssen?*

Antwort des Regierungsrats:

Wie oben erwähnt, gilt für Frachtflugzeuge die gleiche Betriebsregelung wie für andere Flugzeuge.

Liestal, 24. September 2002

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES
die Präsidentin: Schneider

der Landschreiber: Mundschin