

# Neue Studie zur Umweltverträglichkeit gefordert

**Startverfahren am Euro-Airport** Die Umweltschutz- und Energiekommission des Baselbieter Landrats wehrt sich dagegen, dass die Regierung die Forderung nach einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung fallen lassen will.

Anlass für die Forderung nach einer neuen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist das am Flughafen Basel-Mülhausen eingeführte satellitengesteuerte Flächennavigationsverfahren (RNAV). Der Landrat hat im April letzten Jahres aufgrund eines Postulats von Rahel Bänziger (Grüne) und Mitunterzeichnenden beschlossen, dass die Regierung die Möglichkeit einer neuen UVP evaluiert, gestützt auf die von der Schweiz und Frankreich unterzeichnete Espoo-Konvention. Diese regelt das Verfahren bei grenzüberschreitenden Umweltbeeinträchtigungen.

Die Regierung beantragt jetzt, die Forderung nach einer UVP fallen zu lassen. Ob das Parlament schon an der Sitzung vom nächsten Donnerstag entscheidet, ist mit Blick auf die überlange Traktandenliste allerdings unsicher.

Die Kommissionmehrheit stellt sich mit sieben zu sechs

Stimmen gegen die Regierung. Anders als der Regierung reichen der Kommissionmehrheit die eingeleiteten Analysen zum Lärmschutz und zum Risiko nicht. Sie will, dass Baselland an einer umfassenden UVP festhält, und glaubt auch, dass sich die Forderung im Verwaltungsrat des Euro-Airports durchsetzen lässt.

Dass die Erfahrungen mit dem neue Startverfahren RNAV schlecht sind, hat auch der Euro-Airport erkannt. Drei Wochen nach Einführung des neuen Verfahrens hat die Direktion wegen Reklamationen aus der Schweiz eine ausserordentliche Prüfung des Verfahrens vorgenommen.

## Fluglärm über Allschwil

Mit dem Ende Januar in Betrieb genommenen RNAV verfolgen der Euro-Airport und die französische Flugsicherungsbehörde DSNA eigentlich das Ziel, die Anrainer vom Fluglärm zu ent-

lasten. Gemäss Vorgabe hätten 1600 Personen weniger vom Fluglärm beeinträchtigt werden sollen. Die Prüfung ergab jedoch, dass nicht weniger, sondern mehr Personen unter dem Fluglärm leiden. Schuld daran ist, dass die Flugrouten zwar wie geplant besser gebündelt werden konnten, sich diese aber aus nicht bekannten Gründen weiter Richtung Schweiz verschoben. Das ist verheerend, denn damit fliegen die startenden Maschinen direkt über Wohngebiete in Allschwil und Schönenbuch statt über das unbebaute Gebiet nördlich der Grenze.

Inzwischen wurden Möglichkeiten erfolgreich evaluiert, wie die Flugrouten auch mit RNAV nach Norden verschoben werden könnten. Sobald die für ein neues Verfahren vorgeschriebenen Konsultationen abgeschlossen sind, sollen die geänderten Flugrouten von den französischen Behörden genehmigt und noch

in diesem Jahr eingeführt werden. Testflüge sind bereits im Gang.

## Für ganzheitliche Prüfung

Die Baselbieter Regierung hält in ihrer Vorlage fest, dass Massnahmen zur Optimierung eines bestehenden Flugbetriebs im Espoo-Abkommen nicht aufgeführt sind. Zurzeit werde jedoch eine Studie zur Prüfung zusätzlicher Lärmschutzmassnahmen, insbesondere für die Zeit nach 23 Uhr, erstellt und seien die Arbeiten für eine neue Risikoanalyse im Gang.

Der Postulantin genügen diese Vorkehren nicht. Bänziger hält sie auch weitgehend für Ausreden. Ihr und der Kommissionmehrheit geht es darum, eine ganzheitliche UVP einzufordern, unter Einschluss etwa der Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Gesundheit oder auf das Klima. Die Forderung sei legitim, denn es sei ausgewiesen, dass

das RNAV-Verfahren zu mehr Lärm geführt habe. Bänziger glaubt, dass sich dies durchsetzen lasse.

Eine Kommissionminderheit stellt sich auf den Standpunkt, dass es zielführender sei, sich vorerst auf die Lärmthematik zu konzentrieren. Dies sei erfolgversprechender als ein zusätzlicher Druck, bei dem schliesslich weniger herauschaue. Sowohl das Bundesamt für Zivilluftfahrt als auch das französische Transportministerium und der Euro-Airport hätten erklärt, dass das neue Startverfahren nicht Gegenstand des Espoo-Abkommens sei.

## Espoo-Streit auch in Zürich

Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäss Espoo-Konvention sind in vielen Fällen umstritten. Gerichtsentscheide mit Präjudizcharakter zu Flughäfen sind in der Schweiz keine dokumentiert. Zurzeit bemühen sich auch die

Flughafenkritiker in Süddeutschland im Falle der Betriebsoptimierungen am Flughafen Zürich um eine UVP gemäss Espoo-Konvention. Mit dem Bau von Schnellabrollwegen ermöglicht der Flughafen Zürich höhere An- und Abflugkadenzen, was zu mehr Lärm im Anflugkorridor über Süddeutschland führen könnte.

Der Bundesrat lehnt für Zürich eine UVP gemäss Espoo-Konvention strikte ab, während sich in Deutschland bisher weder die Bundesregierung noch die Regierung von Baden-Württemberg zur Forderung durchringen konnte. Aus Stuttgart war noch vor Ausbruch der Corona-Krise zu vernehmen, dass man auf ein Verfahren aus Rücksicht auf die «Schweizer Befindlichkeiten» verzichten wolle, wie es im Organ der süddeutschen Lärmkritiker hiess.

**Thomas Dähler**