

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2022/306](#) von Werner Hotz: «Ausnahmebewilligungen trotz Startverbot am Euro-Airport»

2022/306

vom 28. Juni 2022

1. Text der Interpellation

Am 19. Mai 2022 reichte Werner Hotz die Interpellation [2022/306](#) «Ausnahmebewilligungen trotz Startverbot am Euro-Airport» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Seit dem 1. Februar 2022 gilt am EAP ein Startverbot für alle Flugzeuge ab 23.00 Uhr.

Laut ersichtlichen Internet-Angaben des EAP gab es im Februar 2022 7, im März 5 und im April 22 Ausnahmebewilligungen.

Diese Ausnahmebewilligungen für Starts werden offenbar nur in «schuldlos» entstandenen Situationen erteilt. So können laut Erläuterung beispielsweise aussergewöhnliche Wetterbedingungen oder Streiks der Flugsicherungen verspätete Starts rechtfertigen. Der Entscheid der Aufsichtsbehörde über die Rechtmässigkeit von verspäteten Abflügen wird jedoch erst im Nachhinein getroffen.

Fakt ist, dass bei jedem Start jeweils Hunderte von Anwohnerinnen und Anwohnern aus dem Schlaf gerissen werden, weshalb ein markantes öffentliches Interesse daran besteht, dass diese Ausnahmen wirklich nur im gut begründeten Einzelfall erteilt werden.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten, die folgenden Fragen abzuklären und schriftlich zu beantworten:

- 1) *Welche abschliessenden Gründe werden als zulässige Situation anerkannt?*
- 2) *Wie verteilen sich diese Gründe auf die einzelnen erteilten Ausnahmebewilligungen?*
- 3) *Wer ist verantwortlich für die Erteilung der Ausnahmebewilligungen?*
- 4) *Wird bei jeder einzelnen erteilten Ausnahmebewilligung von der französischen Aufsichtsbehörde über deren Rechtmässigkeit befunden (Ablauf) des Entscheides?*
- 5) *Gibt es eine Aktivlegitimation der betroffenen Anwohner/innen gegen diese Ausnahmebewilligungen zwecks Beurteilung der Rechtmässigkeit?*

- 6) *Konnten alle diese Starts (wie vom Reglement vorgesehen) wie geplant ab Pistenschwelle durchgeführt werden, oder gab es Ausnahmen?*
- 7) *Zu welcher Sanktion würde die allfällige Unrechtmässigkeit führen?*
- 8) *Wieviel Starts wurden bis zur Beantwortung der Interpellation als unrechtmässig qualifiziert?*
- 9) *Wo besteht nach Ansicht der Regierung noch Raum für eine strengere Handhabung der Ausnahmegewilligungen?*
- 10) *Erfolgen sämtliche Flüge, die wegen der neuen Regelung vorverschoben wurden, nun zwischen 22 und 23 Uhr, oder konnten die Flüge auch früher platziert werden?*

2. Einleitende Bemerkungen

In der Eigentümerstrategie des Kantons Basel-Landschaft ist als strategisches Ziel unter anderem festgehalten: «... In der Zeitspanne von 23.00-24.00 ist die Lärmbelastung im Süden des Flughafens insbesondere durch die Aufhebung aller geplanten Starts nach 23.00 Uhr zu limitieren».

Der Regierungsrat hat über die beiden Verwaltungsratsvertreter des Kantons Basel-Landschaft erreicht, dass der Verwaltungsrat des EuroAirport (EAP) im Sommer 2020 dieses Verbot bei der französischen Luftfahrtbehörde (DGAC) beantragt hat. Dieses Verbot ist nun am 1. Februar 2022 in Kraft getreten. Das Betriebsreglement des Flughafens Basel-Mulhouse enthält daher neu die beiden nachstehenden Massnahmen zur Lärmreduzierung:

- Ein Verbot geplanter Starts zwischen 23 Uhr und Mitternacht.
- Ein Verbot von Starts und Landungen besonders lauter Flugzeuge (Kapitel 3 mit einer Lärmreserve von weniger als 13 EPNdB (Effective Perceived Noise Decibel)) in den Nachtstunden zwischen 22 Uhr und Mitternacht sowie zwischen 5 und 6 Uhr.

Ein Start zwischen 23 Uhr und Mitternacht ist nur dann zulässig, wenn der Start vor 23 Uhr geplant war, jedoch aufgrund von Umständen, welche nicht vom Luftfahrtunternehmen zu verantworten sind, in das Zeitfenster nach 23 Uhr verschoben werden musste. In einem solchen Fall werden diese verspäteten Starts durch die französische Zivilluftfahrtbehörde DGAC (Direction générale de l'aviation civile) untersucht und gegebenenfalls durch die französische Kontrollbehörde ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) sanktioniert. Das Strafmass liegt bei maximal 40'000 Euro pro Vorfall. Eine vorgängige Ausnahmegewilligung wird nicht ausgestellt.

Die erste Bilanz seit Inkrafttreten des neuen Betriebserlasses präsentiert sich wie folgt:

Seit dem 1. Februar bis und mit 31. Mai 2022 gab es keine geplanten Starts zwischen 23 und 24 Uhr. Indessen gab es in dieser Zeit 63 verspätete Starts.

Die Zahlen bis Ende Mai 2022 präsentieren sich wie folgt:

IFR-Starts 23h-24h	Geplante Starts 23h-24h	Durchgeführte Starts 23h-24h
Februar 2022	0	7 (5 Passagierflüge und 2 Frachtflüge)
März 2022	0	5 (1 Passagierflug und 4 Frachtflüge)

April 2022	0	22 (7 Passagierflüge und 15 Frachtflüge)
Mai 2022	0	29 (13 Passagierflüge und 16 Frachtflüge)

Mit 63 Starts zwischen 23 und 24 Uhr in den ersten vier Monaten wurden knapp 80% weniger Starts als in den Vergleichsmonaten der Jahre 2019 bis 2021 registriert. Im Sinne einer zusätzlichen Information veröffentlicht der Flughafen eine [Tabelle der an die ACNUSA weitergeleiteten Fälle](#) im WebReporting (Unterrubrik Regelverstösse). Die Übersicht über die [Abflüge nach 23 Uhr](#) (Filter: Flugregeln -> IFR; Landungen/Starts -> Starts; Uhrzeit -> 23h-24h) ist ebenfalls im WebReporting einsehbar.

3. Beantwortung der Fragen

1. Welche abschliessenden Gründe werden als zulässige Situation anerkannt?

Das am EuroAirport eingeführte Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr ist einzigartig. Weder in der Schweiz noch in Frankreich wurde diese Massnahme auf einem Flughafen bisher eingeführt. Aus diesem Grund gibt es auch keine diesbezügliche gerichtliche Praxis. Die französischen Aufsichtsbehörden wenden bei der Bewertung der Rechtmässigkeit der Verspätungen deshalb Regelungen an, die im europäischen Recht in einem vergleichbaren Umfeld zum Tragen kommen. Im vorliegenden Fall stützen sie sich auf die in der EU-Passagierrechtsreglung (Verordnung (EG) Nr. 261/2004) angeführten Rechtfertigungsgründe, namentlich auf Ziffer 14:

«Wie nach dem Übereinkommen von Montreal sollten die Verpflichtungen für ausführende Luftfahrtunternehmen in den Fällen beschränkt oder ausgeschlossen sein, in denen ein Vorkommnis auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Massnahmen ergriffen worden wären. Solche Umstände können insbesondere bei politischer Instabilität, mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwarteten Flugsicherheitsmängeln und den Betrieb eines ausführenden Luftfahrtunternehmens beeinträchtigenden Streiks eintreten.»

2. Wie verteilen sich diese Gründe auf die einzelnen erteilten Ausnahmegewilligungen?

Da keine Ausnahmegewilligungen ausgestellt werden, kann diese Frage nicht beantwortet werden. Die französischen Behörden prüfen die Rechtmässigkeit im Nachhinein und einzelfallweise. Die ACNUSA wird über ihre Entscheide öffentlich auf ihrer Webseite berichten.

3. Wer ist verantwortlich für die Erteilung der Ausnahmegewilligungen?

Es werden keine Ausnahmegewilligungen erteilt. Verspätete Starts werden durch die französische Zivilluftfahrtbehörde DGAC (Direction générale de l'aviation civile) untersucht und gegebenenfalls durch die französische Kontrollbehörde ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) sanktioniert.

4. Wird bei jeder einzelnen erteilten Ausnahmegewilligung von der französischen Aufsichtsbehörde über deren Rechtmässigkeit befunden (Ablauf) des Entscheides?

Wie einleitend erwähnt, wird jeder verspätete Abflug im Nachhinein von den französischen Behörden auf seine Rechtmässigkeit geprüft und gegebenenfalls sanktioniert.

5. Gibt es eine Aktivlegitimation der betroffenen Anwohner/innen gegen diese Ausnahmegewilligungen zwecks Beurteilung der Rechtmässigkeit?

Ein Strafbescheid der ACNUSA an eine Airline kann durch einen Anwohner/eine Anwohnerin nicht

angefochten werden.

6. *Konnten alle diese Starts (wie vom Reglement vorgesehen) wie geplant ab Pistenschwelle durchgeführt werden, oder gab es Ausnahmen?*

Das Betriebsreglement des Flughafens Basel-Mulhouse schreibt seit August 2015 vor, dass Flugzeuge bei Südstarts (Starts auf Piste 15) zwischen 22 und 07 Uhr die gesamte verfügbare Pistenlänge nutzen müssen. Diese Einschränkung wird von der Flugsicherung in den Startfreigaben berücksichtigt, die sie den Cockpit-Besatzungen mitteilt. Eine Nichtanwendung dieser Beschränkung, aus welchem Grund auch immer, wird von der Flugsicherung gemeldet und gegebenenfalls sanktioniert.

Der DGAC sind keine Fälle bekannt, in denen diese Beschränkung seit Inkrafttreten des neuen Erlasses nicht eingehalten wurde.

7. *Zu welcher Sanktion würde die allfällige Unrechtmässigkeit führen?*

Die ACNUSA kann die betroffene Fluggesellschaft mit bis zu 40'000 Euro pro Vorfall büssen.

8. *Wieviel Starts wurden bis zur Beantwortung der Interpellation als unrechtmässig qualifiziert?*

Alle verspäteten Starts werden durch die DGAC geprüft und gegebenenfalls zur endgültigen Beurteilung an die ACNUSA weitergeleitet. Die Entscheidungen der ACNUSA stehen noch aus.

9. *Wo besteht nach Ansicht der Regierung noch Raum für eine strengere Handhabung der Ausnahmegewilligungen?*

Die Einhaltung des Verbots der geplanten Starts nach 23 Uhr erfolgt im Rahmen einer nachträglichen und umfassenden Prüfung durch die staatliche Aufsichtsbehörde DGAC als auch durch die unabhängige Behörde ACNUSA. Eine Auswertung der Entscheide der ACNUSA kann noch nicht vorgenommen werden. Vor diesem Hintergrund ist der Regierung eine Beurteilung derzeit nicht möglich.

10. *Erfolgen sämtliche Flüge, die wegen der neuen Regelung vorverschoben wurden, nun zwischen 22 und 23 Uhr, oder konnten die Flüge auch früher platziert werden?*

Der Grossteil der Flüge wurde in die Stunde 22-23 Uhr vorverlegt. Es gibt aber auch einige Flüge, die auf frühere Stunden vorverlegt wurden.

Liestal, 28. Juni 2022

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich