

Vereinbarung zum Abflugverfahren «Direktstart Hochwald»

Gestützt auf:

- den Beschluss des Verwaltungsrates des Flughafens Basel-Mulhouse vom 12. Februar 1991 zur Einführung der sog. «Direktstarts»,
- die Empfehlung der Paritätischen Kommission zur Fluglärmbekämpfung (heute: Fluglärmkommission) vom 15. November 1989 zur Einführung der sog. «Direktstarts»,
- die sog. «Zusammenarbeits-Vereinbarung» zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft vom 25. November 1997 / 14. Januar 1998,

wird zwischen der Direktion des Flughafens, der Schweizer Delegation des Verwaltungsrates, dem Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt, der Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion des Kantons Basel-Landschaft und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt zuhanden der französischen Luftfahrtbehörden folgendes vereinbart:

Art. 1 Zulassung zur Benutzung der Direktstartroute

Die vom Verwaltungsrat des Flughafens Basel-Mulhouse mit Beschluss vom 12. Februar 1991 zuhanden der französischen Luftfahrtbehörden empfohlene Regelung wird in Berücksichtigung der vergangenen Entwicklung und im Hinblick auf das geplante Ausbauvorhaben folgendermassen präzisiert:

1. In Berücksichtigung der technischen Fortentwicklung sind insbesondere folgende Flugzeuge der Gruppe 5 nicht mehr zur Benutzung der sog. Direktstartroute zugelassen: MD 80-iger Serie, wie zum Beispiel die MD 83.
2. In Berücksichtigung der Entwicklung des Flugverkehrs sind maximal 8 Strahl-Flugzeuge pro Tag im Jahresdurchschnitt zur Benutzung der sog. Direktstartroute zugelassen.

Art. 2 Verpflichtung der unterzeichneten Parteien

1. Die Flughafendirektion verpflichtet sich, alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel einzusetzen, um die getroffene Regelung einzuhalten.
2. Die unterzeichneten Parteien unterstützen bei Bedarf die Flughafendirektion, damit die getroffene Regelung eingehalten wird.
3. Die Fluglärmkommission überwacht die Einhaltung der getroffenen Regelung.

Art. 3 Anpassung der Regel gemäss Art. 1

1. Jede der unterzeichneten Parteien kann bei einer Änderung wesentlicher, der getroffenen Regelung zugrundeliegender Umstände, aber frühestens für das Jahr 2000, um eine Anpassung der getroffenen Regelung ersuchen. Als wesentliche Umstände gelten insbesondere die Entwicklung des Flugverkehrs, die Änderung des Flottenmix, die technische Fortentwicklung (Entwicklung leiserer Flugzeuge) und eine allfällige Überarbeitung des Pistenbenutzungskonzepts.

Eine solche Anpassung kann insbesondere beinhalten:

- eine andere, in der Lärmauswirkung über schweizerischem Gebiet gleichwertige, nicht auf numerischer Beschränkung beruhende Einschränkung,
- eine weitere Beschränkung der zulässigen Flugzeugmuster entsprechend dem technischen Fortschritt (Entwicklung leiserer Flugzeuge),
- Erhöhung der Anzahl der täglich im Jahresdurchschnitt zulässigen Flugzeuge infolge Ersatz von TurboProp-Flugzeugen durch leise Jet-Flugzeuge (mind. Gruppe 5).

Art. 4 Verfahren

1. Das Ersuchen einer Partei um Anpassung der getroffenen Regelung ist schriftlich, unter Beifügung einer Begründung und versehen mit einem Antrag, an die anderen Parteien zu richten.
2. Erachten die Parteien ein Ersuchen im Sinne von Artikel 3 als begründet, nehmen sie Verhandlungen über eine Anpassung der getroffenen Regelung auf.
3. Die Direktion des Flughafens übernimmt bei den Verhandlungen die Leitung und das Sekretariat.

Art. 5 Inkraftsetzung der Regelung

Die Regelung tritt in Kraft, sobald sie von allen Parteien unterzeichnet ist. Vorbehalten bleibt die Änderung des Abflugverfahrens gemäss Art. 1. Diese tritt nach Genehmigung durch die französischen Luftfahrtbehörden und nach der luftrechtlichen Publikation (NOTAM/AIP France) in Kraft.

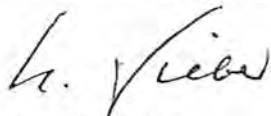
Art. 6 Sonstige Anstrengungen des Flughafens

Die Unterzeichneten nehmen die im beiliegenden Anhang aufgeführten, auf die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner ausgerichteten Anstrengungen des Flughafens zur Kenntnis.

Art. 7 Stellungnahmen der betroffenen Gemeinden

Die getroffene Regelung wird, mitsamt Anhang, den Gemeinden Allschwil und Binningen sowie der Fluglärmkommission zur vorgängigen Stellungnahme unterbreitet.

Für die Direktion des Flughafens



Der Direktor

Basel/St. Louis, den 3. 4. 1998

Für das Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt



Der Vorsteher

Basel, den 27. 4. 98

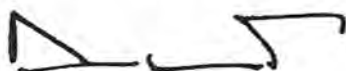
Für die Volkswirtschafts- und Sanitätsdirektion des Kantons Basel-Landschaft



Der Vorsteher

Liestal, den 24. 4. 98

Für das Bundesamt für Zivilluftfahrt



Der Direktor

Bern, den 3. 4. 98

Für die Schweizer Delegation des Verwaltungsrates



Der Präsident

Liestal, den 27. 4. 98

Die Fluglärmkommission hat mit Schreiben vom 24. März 1998 ihre zustimmende Kenntnisnahme erklärt.

Der EuroAirport unternimmt im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner insbesondere folgende Anstrengungen:

A. AB 1. APRIL 1998: EINFÜHRUNG VON RESTRIKTIONEN FÜR DIE LÄRMIGEN FLUGZEUGETYPEN DES KAPITELS II WÄHREND DER NACHT (2200 - 0600 UHR)

Diese Einschränkung führt in den kritischen Zeitbereichen zu einer Reduktion von ca. 150 Bewegungen pro Jahr. Für ältere Ost-Europa Typen besteht eine noch weitergehende lokale Restriktion von 1900 bis 0900 Uhr.

B. VERLÄNGERUNG DER OST/WEST PISTE IM JAHR 1999

Durch die Verlängerung der Ost/West Piste um 220 Meter können neu bis zu viermal mehr Starts als heute (Anteil von ca. 20% aller IFR-Starts) über weitgehend dünn besiedeltes Gebiet geleitet werden.

C. REVISION DES HEUTIGEN PISTENBENÜTZUNGSKONZEPTES 1998

Unter Einbezug der französischen und schweizerischen Luftfahrtbehörden soll das heute gültige An- und Abflugverfahren auf mögliche Verbesserungen im Sinne der Umwelt überprüft werden.

D. NACHTFLÜGE

Noch restriktivere Handhabung der Ausnahmegewilligungen von 2400 bis 0500 Uhr seitens der Flughafen-Direktion.

Als Basis gilt 1997. Die Anzahl ist in Zukunft im Trend zu reduzieren.

E. LÄRMTAXEN ZUGUNSTEN SCHALLDÄMPFENDER MASSNAHMEN

Frankreich hat eine zusätzliche Gebührenerhebung bei den Fluggesellschaften angekündigt, welche den direkt betroffenen Gemeinden zugute kommen soll. Es sollen über die schweizerische Luftfahrtbehörde Verhandlungen über die Anwendung dieser französischen Norm auf den binationalen Flughafen aufgenommen werden.

F. SCHADSTOFFABHÄNGIGE LANDETAXEN

Der EuroAirport wird die Einführung schadstoffabhängiger Landetaxen in Absprache mit den schweizerischen und französischen Aufsichtsbehörden in Erwägung ziehen, sobald die Frage der rechtlichen Zulässigkeit solcher Abgaben geklärt ist (hängiges Verfahren vor Bundesgericht betreffend den Flughafen Zürich-Kloten). Die schadstoffungünstigen Flugzeuge sind meist auch lärmungünstig und werden deshalb schon heute durch die nach Lärmklassen abgestuften Gebührenordnung des Flughafens pönalisiert.

G. REKLAMATIONEN UND KOMMUNIKATION

Eine kundenorientierte, qualitativ und zeitlich zufriedenstellende Beantwortung der Anwohneranliegen ist eine der obersten Zielsetzungen der Abteilung Umwelt des EuroAirports. Die Direktion unterstützt diese Ausrichtung auch an vorderster Front.