

sichtigung von Ausnahmen, insbesondere für spezielle medizinische Anwendungen, zu verbieten. Eine entsprechende Revision der Stoffverordnung ist in Vorbereitung und soll in der ersten Hälfte dieses Jahres in die Vernehmlassung gehen. Der freiwillige Beschluss der Assoziation der Schweizerischen Aerosolindustrie von Ende August 1987, bis Ende 1990 auf FKW weitgehend zu verzichten, erleichtert das Vorgehen wesentlich.

Das federführende Bundesamt für Umweltschutz hat im Auftrag des Bundesrats im Laufe des Jahres 1987 mit den anderen Industriezweigen, die FKW verwenden, Gespräche geführt, um auch hier den FKW-Verbrauch so weit wie möglich zu vermindern. Betroffen sind im wesentlichen die Branchen Kältetechnik (Kühlschränke, Klimaanlage, Wärmepumpen usw.), Schaumstoffe (v. a. Wärmedämmstoffe im Bauwesen) und Reinigungstechnik (Elektronikindustrie, Metallindustrie, Textilpflege). Weitere Abklärungen sind vorgesehen bei denjenigen Wirtschaftszweigen, die bromhaltige Fluorkohlenwasserstoffe (Halone) verwenden (v. a. Feuerlöschanlagen). Bevor konkrete gesetzliche Massnahmen ins Auge gefasst werden können, müssen in diesen Bereichen noch eine Reihe technischer und ökonomischer Fragen geklärt werden. An Lösungen zu diesen Fragen wird auch in anderen Ländern sowie in internationalen Organisationen gearbeitet. Unser Land beteiligt sich am diesbezüglichen internationalen Informationsaustausch. Es muss vermieden werden, dass durch die Lösung eines Umweltproblems andere Umweltprobleme geschaffen werden.

4. Ein wissenschaftlicher Bericht der Forschungsanstalt für Agrikulturchemie und Umwelthygiene Liebefeld zeigt, dass aus der schweizerischen Landwirtschaft – grösstenteils durch den Hofdüngereinsatz – jährlich über 100 000 Tonnen Stickstoff in die Atmosphäre verloren gehen. Etwa 20 000 Tonnen davon entweichen als Distickstoffoxid ( $N_2O$ ); der Beitrag der Stickstoff-Handelsdünger ist dabei gering. Der dem  $N_2O$  zuzuordnende gesamte klimawirksame Effekt macht heute etwa 4 Prozent jenes von  $CO_2$  aus; er dürfte aber in den kommenden fünfzig Jahren auf gegen 15 Prozent ansteigen. Eine direkte Kontrolle der  $N_2O$ -Abgabe aus Düngern in die Luft ist nicht durchführbar, weil dieser Verlust durch die schwer beeinflussbare Denitrifikation von Stickstoffverbindungen aus Hofdüngern, Handelsdüngern und anderen Quellen im Boden entsteht. Die Denitrifikationsverluste sind besonders hoch bei hohen Gaben stickstoffhaltiger Dünger im Wiesland und auf durchnässen Böden. So darf Wiesland nicht überdüngt werden, und durchnässe Böden dürften überhaupt nicht gedüngt werden. Es geht letztlich darum, den Stickstoffumsatz in der Landwirtschaft zu reduzieren, d. h. weniger stickstoffhaltige Dünger in der Landwirtschaft einzusetzen. In diesem Bereich wirken die Düngungsvorschriften der Stoffverordnung vom 9. Juni 1986, welche einen gezielten, an die Pflanzenbedürfnisse angepassten Düngereinsatz verlangen, die Massnahmen des Bundesrats zur Beschränkung der Höchsttierbestände und die im revidierten Gewässerschutzgesetz vorgeschlagene strenge Begrenzung des Hofdüngereinsatzes (3-Düngergrössvieheinheiten-Regelung). Im übrigen verursachen leider auch Bodenverdichtungen durch schwere Landmaschinen zusätzliche Stickstoffverluste in Form von  $N_2O$ .

5. Zu dieser Frage verweist der Bundesrat auf seine ausführliche Stellungnahme zur Interpellation der grünen Fraktion vom 9. März 1988, Tropenholzimport und einheimische Waldwirtschaft.

6. Der Bundesrat ist überzeugt, dass es angesichts des grenzüberschreitenden und globalen Charakters des  $CO_2$ -Problems einer Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit bedarf. Er wird deshalb auch künftig internationale Initiativen zur Reduktion des weltweiten Energieverbrauchs sowie zur Verminderung der Zerstörung tropischer Wälder unterstützen. In Anbetracht der Bedeutung, die insbesondere der Sensibilisierung der Bevölkerung für Energiesparanstrengungen zukommt, wird der Bundesrat auch weiterhin die Aufklärungsarbeit internationaler Organe, wie z. B. des Umweltprogramms der Vereinten

Nationen (PNUE) oder des Internationalen Naturschutzbundes (IUCN), fördern, in deren Arbeitsprogrammen Forschung, Ausbildung, Erziehung und Information besonders breiten Raum einnehmen.

Am 16. September 1987 hat die Schweiz in Montreal gemeinsam mit 23 anderen Staaten und den Europäischen Gemeinschaften ein Protokoll über ozonschichtabbauende Substanzen unterzeichnet. Es wird frühestens am 1. Januar 1989 in Kraft treten; die Ratifikation durch die Schweiz ist noch in diesem Jahr vorgesehen. Dieser nach zähen Verhandlungen zustande gekommene internationale Vertrag dürfte innerhalb von gut zehn Jahren zu einer Reduktion des globalen FKW-Verbrauchs von rund 50 Prozent führen. Das Protokoll von Montreal – ein erstes Zusatzprotokoll im Rahmen des Wiener Uebereinkommens zum Schutze der Ozonschicht – sieht u. a. auch eine periodische Ueberprüfung der international getroffenen Massnahmen vor. Der Bundesrat wird sich für eine rasche und möglichst weitgehende Reduktion des FKW-Verbrauchs einsetzen.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

88.344

### Interpellation Leutenegger Oberholzer

#### Flughafen Basel-Mülhausen.

#### Abflugverfahren

#### Aéroport de Bâle-Mulhouse.

#### Procédure de départ

#### Wortlaut der Interpellation vom 7. März 1988

Der Flughafen Basel-Mulhouse will in diesem Jahr diversen Pressemeldungen zufolge ein neues Abflugverfahren einführen. Dabei sollen die Stadt Basel und angrenzende Gemeinden von bestimmten Flugzeugtypen nicht mehr mit einer S-Kurve in weitem Bogen umflogen, sondern direkt überflogen werden. Zu befürchten ist aufgrund des neuen Abflugverfahrens eine vermehrte Lärmbelastung dichtbesiedelter Gebiete (v. a. Stadt Basel und angrenzende Gemeinden) sowie ein erhöhtes Sicherheitsrisiko durch das Ueberfliegen von Wohn- und Industriegebieten und Lagerstätten. Ich bitte deshalb den Bundesrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Bundesrat Kenntnis vom neuen Abflugverfahren auf dem Flughafen Basel-Mulhouse? Wer hat das neue Abflugverfahren ausgearbeitet, beschlossen und genehmigt? Wurden die betroffenen Kantone und Gemeinden dabei konsultiert? Sind auch Aenderungen beim Landeverfahren vorgesehen?

2. Wie schätzt der Bundesrat die erhöhte Lärmbelastung und das erhöhte Sicherheitsrisiko durch die Direktflüge des neuen Verfahrens ein?

3. Ist der Bundesrat bereit, in Anwendung von Artikel 7 des Luftfahrtgesetzes zur Eindämmung der Lärmbelastung und zur Wahrung der Sicherheit der betroffenen Bevölkerung das Ueberfliegen der dichtbewohnten Gebiete der Agglomeration Basel und von Industriegebieten, Lagerstätten, Spitälern etc. zu verbieten oder einzuschränken? Ist er bereit, sich dafür einzusetzen, dass mindestens die Hälfte aller Starts und Landungen vom Flughafen Basel-Mulhouse gegen Norden erfolgen müssen?

4. Welche Bestimmungen gelten für den Flughafen Basel-

Mulhouse in bezug auf das Nachtflugverbot? Werden Ausnahmen bewilligt?

5. Ist der Bundesrat bereit, sich dafür einzusetzen, dass bei den Konsultationen zu neuen Start- und Landeverfahren auf dem Flughafen Basel-Mulhouse auch der Schutzverband der betroffenen Bevölkerung miteinbezogen wird?

*Texte de l'interpellation du 7 mars 1988*

On a pu lire dans la presse que les responsables de l'aéroport de Bâle-Mulhouse entendaient prévoir une nouvelle procédure de décollage dans le courant de cette année. Cette nouvelle procédure permettrait à certains types d'appareils de survoler la ville de Bâle et les communes avoisinantes, au lieu de contourner l'agglomération par un grand virage en S comme le prévoit la procédure actuelle. On peut craindre que cette nouvelle procédure provoque d'une part une augmentation du bruit auquel est exposée la population de l'agglomération bâloise et d'autre part un accroissement du danger existant déjà du fait du décollage et de l'atterrissage d'avions à proximité de zones résidentielles et de zones industrielles où se situent de nombreux entrepôts. Je demande au Conseil fédéral de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

1. A-t-il connaissance de la nouvelle procédure de décollage prévue? Qui a mis au point, décidé et approuvé cette nouvelle procédure? Les communes et les cantons concernés ont-ils été consultés? Des changements sont-ils aussi prévus en ce qui concerne la procédure d'approche?
2. Dans quelle mesure les décollages en droite ligne rendus possibles du fait de la nouvelle procédure pourraient-ils augmenter le bruit et le danger auxquels est exposée la population?
3. Le Conseil fédéral est-il prêt, en application de l'article 7 de la loi fédérale sur la navigation aérienne et afin de limiter le bruit ainsi que le danger que court la population, d'interdire ou de limiter le survol des zones les plus peuplées de l'agglomération, des zones industrielles, des entrepôts, des hôpitaux, etc.? Est-il disposé à intervenir pour obtenir que la moitié au moins des avions qui desservent l'aéroport de Bâle-Mulhouse effectuent leurs manoeuvres d'approche et de décollage en survolant la zone située au nord de l'aéroport?
4. Quelles sont les dispositions applicables à l'aéroport de Bâle-Mulhouse en ce qui concerne l'interdiction d'atterrir et de décoller la nuit? Des dérogations sont-elles accordées?
5. Le Conseil fédéral est-il prêt à intervenir afin d'obtenir que l'association pour la protection de la population touchée puisse participer aux consultations organisées en vue de la mise au point de nouvelles procédures d'approche et de décollage pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Fankhauser, Fetz, Grendelmeier, Herczog, Hubacher, Maeder, Nebiker, Ott, Thür, Weder-Basel (10)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Die Urheberin verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 25. Mai 1988*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 25 mai 1988*

1. Die An- und Abflugverfahren des Flughafens Basel-Mülhausen, wie übrigens auch diejenigen anderer Flughäfen, sollen einen sicheren, koordinierten und verzögerungsfreien Verkehrsfluss ermöglichen. Bei der Festlegung solcher Verfahren ist den Flugleistungen der Luftfahrzeuge, den Erfordernissen der Flugsicherung und den örtlichen Verhältnissen, namentlich der Belastung von Wohn- und Erholungsgebieten durch Fluglärm und Abgase, Rechnung zu tragen. In diesem Sinn werden die Verfahren auch dem Stand der Technik und neuen Erkenntnissen angepasst. Von August 1984 bis August 1985 wurde ein vereinfachtes Abflugverfahren für gewisse Flugzeugtypen erprobt. Die Ergebnisse des Versuches waren insgesamt positiv, deckten

aber zusätzlich Verbesserungsmöglichkeiten für andere Verfahren auf. Zweck des nun geplanten, zweiten Versuches ist es, die kombinierte Wirkung der ersten und der neu vorgeschlagenen Aenderungen zu ermitteln. Die Verfahren wurden aufgrund eines Vorstosses in der Paritätischen Fluglärmkommission durch die nach Staatsvertrag zuständige französische Luftfahrtbehörde in Zusammenarbeit mit dem Bundeamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und mit weitgehender Abstimmung mit der Kommission ausgearbeitet. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Land, Anwohnergemeinden, Schutzverbände sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt sind in der Kommission vertreten.

Aenderungen der Anflug- und Landeverfahren stehen zurzeit nicht an.

2. Es ist Sinn und Zweck des zweiten Versuches, die Auswirkungen der vorgeschlagenen Verfahrensänderung auf die Umwelt abzuklären. In bezug auf die Gesamtlärmbelastung wird eine weitere Verbesserung erwartet. Das Sicherheitsrisiko wird durch das neue Verfahren nicht erhöht; dieses weist nach dem Start einen wesentlich längeren Geradeausflug auf als bisherige Verfahren. Gerade Flugwege in der Startphase sind potentiell sicherer als Kurven.

3. Unter den gegebenen Umständen sind weder ein Ueberflugverbot noch besondere Ueberflugbeschränkungen für die Agglomeration Basel gerechtfertigt.

Im Betrieb des Flughafens wird schon heute eine ausgewogene Verteilung der Starts gegen Norden und Süden angestrebt. Eine weitere Erhöhung des Startanteils gegen Norden würde auch vermehrte Landungen von Süden her bewirken. Im Norden des Flughafens wird heute ungefähr doppelt soviel Verkehr abgewickelt wie im Süden, weil praktisch alle Anflüge von Norden her erfolgen. Wichtig ist die Startpriorität (Abflüge gegen Norden) während der Nacht; in dieser Zeit benutzen weniger als 5 Prozent des Verkehrs südliche An- oder Abflugverfahren.

4. Im Grundsatz sehen die Nachtflugbeschränkungen für die Flughäfen Basel-Mülhausen, Genf-Cointrin und Zürich gleich aus: zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (05.00 Uhr für Landungen) besteht eine Nachtflugsperrung. Die Detailregelungen sind, z. B. für Charterflüge, von Flugplatz zu Flugplatz unterschiedlich. Ausnahmen sind, z. B. bei Verspätungen, zulässig.

5. Wie unter Ziffer 1 erwähnt, sind Vertreter der Anwohnerschaft, darunter auch Mitglieder des Schutzverbandes, in der Paritätischen Fluglärmkommission vertreten und haben bei den Beratungen über die neuen Verfahren mitgearbeitet. Festzuhalten bleibt, dass Basel und die Schweiz den Flughäfen brauchen.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

**Präsident:** Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

88.398

**Interpellation Thür  
Plutonium aus Würenlingen  
Plutonium de Würenlingen**

*Wortlaut der Interpellation vom 16. März 1988*

In der Fragestunde vom 14. März 1988 wies Bundesrat Cotti darauf hin, dass es nicht zutrefte, dass am EIR je Plutonium in der Bilanz gefehlt habe. Das aus dem Diorit-Reaktor des EIR bei Eurochemic wieder aufbereitete Plutonium sei vom EIR mangels Bedarf nicht zurückgefordert worden. Es sei

## **Interpellation Leutenegger Oberholzer Flughafen Basel-Mülhausen. Abflugverfahren**

## **Interpellation Leutenegger Oberholzer Aéroport de Bâle-Mulhouse. Procédure de départ**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.344
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	967-968
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 495

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.