

# Gemeindeverbund Flugverkehr

der Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen,  
Hochwald, Reinach und Schönenbuch

Préfecture du Haut-Rhin  
7 rue Bruat, SCPPAT/BEPIC  
BP 10489  
F-68020 Colmar cedex

E-Mail: [pref-enquetes-publiques@haut-rhin.gouv.fr](mailto:pref-enquetes-publiques@haut-rhin.gouv.fr)

**Geschäftsführer:**

Andreas Dill  
Telefon: +41 61 486 25 56  
Telefax: +41 61 486 26 60  
E-Mail: andreas.dill@allschwil.bl.ch  
Gemeindeverwaltung  
Bau – Raumplanung – Umwelt  
Baslerstrasse 111, 4123 Allschwil

Allschwil, 11. April 2024

## **Anhörung zum Lärmvorsorgeplan für den EuroAirport (Plan de prévention du bruit dans l'environnement) 2024-2028: Stellungnahme des Gemeindeverbunds Flugverkehr**

Sehr geehrter Herr Präfekt

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, an der Anhörung zum Lärmvorsorgeplan 2024–2028 teilzunehmen. Gerne nutzt der Gemeindeverbund Flugverkehr GVF im Namen der Schweizer Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Reinach, Schönenbuch die Gelegenheit, zum Lärmvorsorgeplan 2022-2024 Stellung zu nehmen.

### **I. Präambel**

Der Gemeindeverbund Flugverkehr wurde im Jahr 2009 gegründet und setzt sich seither für eine Reduktion des Fluglärms und für den Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Fluglärm ein. Der Gemeindeverbund Flugverkehr anerkennt die Bemühungen des Flughafens Basel-Mulhouse zur Eindämmung der Fluglärmbelastung rund um den Flughafen. Dabei ist sicherlich die Einführung des Startverbots für geplante Starts nach 23 Uhr hervorzuheben, auch wenn die Umsetzung noch nicht zur vollsten Zufriedenheit erfolgt ist. Das Gleiche gilt

für die Einführung der RNAV-Startverfahren auf der Piste 15. Nichtsdestotrotz: Der Lärmvorsorgeplan 2018-2022 als Ganzes und die Umsetzung der geplanten Massnahmen können nicht zufriedenstellen, da der Fluglärm südlich des Flughafens Basel-Mulhouse auch im zurückliegenden Jahr 2023 weiter zugenommen hat, insbesondere in den sensiblen Nachtstunden zwischen 22 und 24 Uhr.

## II. Stellungnahme zum Lärmvorsorgeplan 2018-2022

Die Tatsache, dass der Fluglärm weiter angestiegen ist, erstaunt wenig. Der GVF hat bereits in seiner Stellungnahme zum PPBE 2018-2022 festgestellt, dass nur 3 der geplanten Massnahmen unmittelbar auf die Reduktion des Fluglärms abzielten. Im Kontext der europäischen Gesetzgebung, Richtlinie 2002/49/EG zeigt sich, dass das eigentliche Ziel, *schädliche Auswirkungen, einschliesslich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern*, nicht erreicht wurde. Störend dabei ist besonders, dass mehrere Massnahmen im PPBE 2018-2022 als «ERLEDIGT» klassiert wurden, obschon die Massnahme nicht vollständig umgesetzt und die damit verbundenen Ziele nicht erreicht wurden. Wir verweisen hier insbesondere auf die Massnahme 1 des PPBE 2018-2022 zur «Verbesserung der flugbetrieblichen Verfahren am Flughafen» sowie Massnahme 11 mit dem Verbot geplanter Starts nach 23 Uhr (Schutz vor Umgebungslärm und Verringerung der Lärmbelastung). Die getroffenen Massnahmen haben nicht zu einer Verbesserung der Lärmsituation geführt. Die Flugbewegungen in den beiden ersten Nachtstunden sind nach wie vor hoch, und die Südstarts nach 23 Uhr haben im Vergleich zu 2017 sogar weiter zugenommen. Zwar wurde in der Zwischenzeit das Verbot für geplante Starts nach 23 Uhr eingeführt, trotzdem erfolgen noch immer zahlreiche Pistenstarts nach 23 Uhr. Besonders störend ist dabei die Anwendung der «heure bloc», die unnötig Lärm bis 24 Uhr verursacht. Ausserdem besteht ein erhebliches Problem mit den zahlreichen spätabendlichen Landungen am EAP, was nächtliche Starts in Richtung Norden verunmöglicht und dazu führt, dass sich die Fluglärmsituation im Süden des Flughafens zwischen 22 und 24 Uhr weiter verschlechtert hat. Der GVF kann deshalb nicht nachvollziehen, dass die Massnahmen 1 und 11 des PPBE 2018-2022 als erledigt ausgewiesen werden. Es braucht weiterhin gezielte Verbesserungsmassnahmen der flugbetrieblichen Verfahren, wobei insbesondere der ersten Nachtstunde grosses Augenmerk gebührt. Das Startverbot nach 23 Uhr führt zu erheblichen Verschiebungen des Flugverkehrs in die erste Nachtstunde mit der entsprechenden Zunahme der Südstarts und der Fluglärmbelastung im Süden. Dass die Anpassungen der flugbetrieblichen Verfahren am Flughafen Basel-Mulhouse zu keiner Verbesserung der Fluglärmsituation geführt hat, lässt sich durch den vom Schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL durchgeführten Lärmnachweis 2022 belegen:

Die Anzahl der von dieser Immissionsgrenzwert-Überschreitung (IGW) betroffenen Personen in der Schweiz ist in der ersten Nachtstunde von 80 (2019) auf ca. 300 Personen gestiegen. Auch die Belastung in der zweiten Nachtstunde ist wieder mit jener aus dem Jahr 2019 vergleichbar. So sind in dieser Zeitperiode neu 5'240 Personen (2019: 5'050) von IGW-Überschreitungen betroffen. Und dies obschon die Anzahl Nacht-Flugbewegungen insgesamt um 25 Prozent abgenommen hat.

### III. Stellungnahme zum Entwurf des PPBE 2024-2028

Der Gemeindeverbund Flugverkehr GVF anerkennt, dass die Flughafenverantwortlichen mit dem PPBE 2024-2028 ernsthaft nach Lösungen suchen, die Lärmbelästigung und die schädigenden Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung und die Entwicklungsmöglichkeiten der Anrainergemeinden, die durch den Flugbetrieb am Flughafen Basel-Mulhouse entstehen, zu reduzieren. Positiv bewertet der GVF die jährliche Überprüfung der Wirksamkeit der Gebührenordnung und die jährlichen Anpassungen der Gebührenordnung (S.4) wie auch die Intensivierung des Dialogs zwischen dem EuroAirport und den Fluggesellschaften, insbesondere jener der Expressfracht (Massnahmen O.1, O.2, O.3). Dieser Dialog hat das Potential, zielführend zu sein, wenn alle involvierten Parteien ernsthaft gewillt sind, das Ziel eines optimierten Flugbetriebs und der Reduktion der Fluglärmbelastung zu verfolgen und die Möglichkeit, die Gebührenordnung anzupassen, auch zielgerichtet genutzt wird.

Nichtsdestotrotz lässt der PPBE 2024-2028 handfeste Verbesserungen der Fluglärmsituation vermissen. Der Lärmvorsorgeplan weist grundlegende Mängel auf und wird dem Status des Flughafens Basel-Mulhouse als binationaler Flughafen nicht gerecht. Aus diesem Grund stellt der GVF im Rahmen des öffentlichen Anhörungsverfahrens zum aktualisierten Lärmvorsorgeplan folgende

#### Anträge:

1. **Antrag auf Überarbeitung:** Der Entwurf der Aktualisierung des Lärmvorsorgeplans (PPBE) ist im Sinne der Anträge und der Begründungen als Ganzes neu zu erarbeiten und nach der Überarbeitung erneut öffentlich aufzulegen.
2. **Insbesondere ist der Nachweis zu erbringen, dass die Verpflichtungen gemäss der europäischen Richtlinie 2002/49/EG erfüllt** und die Belastung mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen verhindert und gemindert werden.
3. **Für die Massnahmen sind belastbare Ziele festzulegen**, zum Beispiel in Form zu erreichender, maximaler Flugzahlen oder Dauerschallpegel, deren Erreichung am Ende der Planungsperiode überprüfbar und im Falle der Übertretung auch wirkungsvoll sanktionierbar sind.
4. **Die Auswirkungen des Flugbetriebs** am Flughafen Basel-Mulhouse **für die Schweizer Gemeinden** sind im Lärmvorsorgeplan analog zu den französischen Gemeinden zu erheben und abzubilden.
5. **Die Ausführungen in Kapitel 4.1** – insbesondere die Tabellen mit den Bewertungen der aktuellen und langfristigen Lärmauswirkungen – **sind entsprechend zu ergänzen.**
6. **Es ist dafür zu sorgen, dass die gesetzlichen Lärm-Grenzwerte auch in den Schweizer Gemeinden eingehalten werden.**
7. **Zur Vergleichbarkeit mit den in der Schweiz geltenden Lärmschutz-Grenzwerten** sind die Dauerschallpegel für die Tages- wie auch die Nachtstunden nach der Schweizer Methodik zu berechnen und im Lärmvorsorgeplan darzulegen.
8. **Eventualiter:** Bei fehlender und nicht passender oder mit der Schweiz nicht kompatibler gesetzlicher Grundlage ist zwischen den Staaten ein Abkommen zu schliessen – subeventualiter eine Absprache zu treffen, mit welcher ein Abgleich der gesetzlichen Grundlage geschaffen wird. Ziel ist es

- a) Planungs- und Entscheidungsgrundlagen für den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse zu haben, welche für das ganze betroffene französisch-schweizerische Gebiet vergleichbare Daten zur Verfügung stellt, Auswirkungen klärt und flankierende Massnahmen aufzeigt.
  - b) Gestützt darauf sollen die Regelungen zum binationalen Flughafen Basel-Mulhouse in Frankreich und der Schweiz kompatibel, vergleichbar und wirkungsvoll sein.
9. **Der Lärmindex Ln** für die Darstellung des nächtlichen Schallpegels zwischen 22 Uhr und 6 Uhr ist durch einen Einzelstundennachweis nach Schweizerischem Vorbild zu ersetzen.
  10. **Eventualiter:** Sollte am bestehenden Lärmindex Ln festgehalten werden, so ist der Lärmvorsorgeplan zumindest mit den Einzelstundennachweisen 22 bis 23 Uhr sowie 23 bis 24 Uhr zu ergänzen.
  11. **Fachlicher Einbezug der Schweizer Gemeinden bei den weiteren Arbeiten zum Lärmvorsorgeplan:** Um die grenzüberschreitenden Auswirkungen des Flugbetriebs des binationalen Flughafens Basel-Mulhouse genügend abzuklären sowie Verbesserungsmöglichkeiten und flankierende Massnahmen aufzuzeigen, ist die fachliche Zusammenarbeit mit den betroffenen Schweizer Gemeinden des Gemeindeverbunds Flugverkehr im Rahmen des Lärmvorsorgeplans und der Koordination der luftfahrt-, und raumplanungsrechtlichen Lösungserarbeitung unverzichtbar.
  12. **Die Massnahme C.4** (Information und Austausch mit Politikern und Anwohnerorganisationen) **ist entsprechend zu ergänzen und der Einbezug und die Berücksichtigung der Schweizer Gemeinden explizit anzumerken.** Subeventualiter sollen bei der Information und dem Austausch gemäss Massnahme C.4 unabhängige Experten beigezogen und die Möglichkeit gegeben werden, Beweise vorzulegen und Vorschläge zu machen.
  13. **Die Anpassung des SID 15 ELBEG** (Massnahme O.7) ist nicht nur zu prüfen. Stattdessen ist das SID 15 ELBEG derart anzupassen, dass bis 2026 – spätestens jedoch vor Ablauf des vorliegenden Lärmvorsorgeplans – bei den Südstartverfahren ausschliesslich nicht oder nur dünn besiedeltes Gebiet überflogen wird.
  14. **Die Massnahme O.8** (Optimierung der Pistennutzung) **ist dahingehend abzuändern,** dass in der aktuellen Planungsperiode nicht nur eine Studie zur Pistennutzung-Optimierung erstellt wird, sondern die Pistennutzung tatsächlich derart optimiert wird, dass eine Reduktion der Lärmbelastung vor Ablauf der Planungsperiode erreicht wird.
  15. **Bei der Optimierung der Pistennutzung** ist eine Lösung zu finden, welche abends nach 22 Uhr gestattet, Starts auf Piste 33 in Richtung Norden durchzuführen, um die hohe Lärmbelastung im Süden zu reduzieren.
  16. Gemäss Ministerialerlass vom 6. August 2021 sind geplante Starts nach 23 Uhr verboten. **Um tatsächlich eine Nachtruhe von 23 Uhr bis 6 Uhr zu erreichen, ist anstelle der heute geltenden «heure bloc» die «heure piste» einzuführen.**
  17. **Eventualiter ist das Verbot geplanter Starts auf 22.45 Uhr festzulegen,** damit nach 23 Uhr keine Überflüge im Süden des Flughafens mehr stattfinden.

## **Begründung**

### **Formelles**

1. Frist: Gemäss der amtlichen Publikation beginnt die Anhörung am 15. Februar 2024 und endet am 15. April 2024. Mit der vorliegenden Eingabe ist die Frist gewahrt.
2. Die Gemeinden des Gemeindeverbunds Flugverkehr GVF sind angesichts ihrer Lage südlich des Flughafens Basel-Mulhouse besonders betroffen und legitimiert.  
Die vorliegende Anhörung erfolgt nach französischem Recht und wurde dabei für die betroffenen Gemeinden in der Schweiz geöffnet. Sie ist öffentlich, somit kann jede Person teilnehmen. Dies gilt hier insbesondere auch für die Schweizer Gemeinden und deren Bevölkerung. Der Flughafen Basel-Mulhouse nutzt für dessen Flugbetrieb schweizerischen Luftraum. Startende und landende Flugzeuge überfliegen die Mitgliedsgemeinden des GVF, wodurch eine besondere Betroffenheit gegeben ist.

### **Materielles**

#### **3. Die geforderte Überarbeitung des Lärmvorsorgeplans wird wie folgt begründet:**

- a) Ungenügende Lärmindikatoren berücksichtigen die betrieblichen Gegebenheiten am EuroAirport nicht in gebührender und sachdienlicher Art. Bei der Bestimmung des Lden wie auch des Ln werden die Nachtstunden ohne Flugbetrieb in die Berechnungen integriert, was zur Folge hat, dass die berechneten Dauerschallpegel tiefer ausfallen und damit die Realität nicht korrekt abbilden.
- b) Die ungenügenden Lärmindikatoren Lden und Ln verunmöglichen ein präzises Abbilden der Lärmsituation. Dadurch werden Probleme verschleiert und geeignete Lösungen verhindert.
- c) Die fehlerhafte Darstellung der Dauerschallpegel wird mit dem Ministerialerlass vom 6. August 2021 resp. der Einführung des Verbots geplanter Starts ab 23 Uhr noch verstärkt. Wegen der neuen Betriebsbeschränkungen zwischen 23 und 24 Uhr gibt die Analyse der Ln-Konturen die effektive Nachtfluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Basel-Mulhouse in keiner Weise korrekt wieder. Der effektive Fluglärm ist – mit wenigen Ausnahmen aufgrund der «heure bloc»-Regelung – auf die erste Nachtstunde konzentriert, während der Index Ln den Lärm für die ganze Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr abbildet.
- d) Überarbeitung der Lärmindikatoren: Deshalb sollten stattdessen für die Tagesstunden der Leq AC 16 als Lärmindikator und für die Nachtstunden die Dauerschallpegel der einzelnen Nachtstunden (22 bis 23 Uhr, 23 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr) als Lärmindikatoren gewählt werden. Die Fluglärmkarten hierzu liegen vor. Sie werden quartalsweise durch den EuroAirport publiziert.
- e) Neu ist der Fluglärm in den Lärmkarten des PPBE auch für das Schweizer Territorium abgebildet (Anhang 1). Bei der Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Fluglärms wird jedoch darauf verzichtet, die Anzahl betroffener Personen in der Schweiz, die durch den Fluglärm belästigt werden und unter Schlafstörungen leiden, abzubilden (Kapitel 4.1). Stattdessen wird darauf verwiesen, dass die Ergebnisse anhand der gesetzlichen Instrumente in der Schweiz geprüft wurden. Es fehlen auch Angaben zur Anzahl schutzwürdiger Einrichtungen, wie insbesondere Schulen, Krankenhäuser, Alters- und Pflegeheime. Somit muss festgestellt werden, dass der PPBE die Lärmauswirkungen des Flughafens unvollständig abbildet und damit die Anforderungen und die Zielsetzung nicht erfüllt.

- f) Binationaler Status und Startkurve im Süden über Schweiz: Angesichts des binationalen Status des EuroAirports und der Tatsache, dass der Flughafen den schweizerischen Luftraum beansprucht und somit über Schweizer Territorium führt, muss die Fluglärmbelastung im gesamten Einflussbereich des EuroAirports betrachtet werden und darf nicht an der Schweizer Grenze enden.
- g) Das Ziel der Lärmreduktion wird nicht erreicht: Wie aus der Lärmkarte zur langfristigen Entwicklung des Lärmindex Ln (Nacht) hervorgeht, geht der Lärmvorsorgeplan davon aus, dass der nächtliche Fluglärm weiter zunehmen wird. Dies ist angesichts der Bemühungen, die Flugbewegungen nach 22 Uhr mittels Gesprächen, Gebührenerhöhungen für Flüge nach 22 Uhr sowie leiseren Flugzeugen zu reduzieren, überraschend und nicht akzeptabel, steht die abgebildete Entwicklung doch im Widerspruch zum eigentlichen Ziel des Lärmvorsorgeplans.
- h) Anhand der Lärmkarte zur langfristigen Entwicklung des Lärmindex Ln (Nacht) auf Seite 97 des Berichts lässt sich beispielhaft zeigen, wie unzulänglich die Verwendung des Lärmindex Ln zur Abbildung des Fluglärms ist. Die Lärmkurve  $50 < Ln < 55$  berührt die Schweizer Grenze knapp nicht. Der im Januar 2024 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL publizierte Lärnmachweis 2022 zeigt jedoch, dass die schweizerischen Lärmgrenzwerte für die erste und zweite Nachtstunde grossflächig überschritten werden.
- i) Der bestehende SID 15 ELBEG trägt heute massgeblich zur hohen Belästigung durch startende Flugzeuge auf Piste 15 bei und ist wohl (mit)verantwortlich für die Überschreitung der Lärmgrenzwerte nach schweizerischer Lärmschutzgesetzgebung. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb mit der Massnahme O.7 die Anpassung des SID 15 ELBEG lediglich geprüft werden soll. Der GVF ist überzeugt, dass mit einer zielgerichteten Anpassung des SID 15 ELBEG eine deutliche Reduktion der Lärmbelästigung erzielt werden kann, weshalb die entsprechende Anpassung bis zum Jahr 2026 – spätestens jedoch vor Ablauf der aktuellen Planungsperiode 2024-2028 – umgesetzt werden muss.
- j) Die Optimierung der Pistennutzung (Massnahme O.8) ist schon seit Längerem ein Thema und wurde bereits im PPBE 2018-2022 thematisiert. Die bestehende Problematik mit den hohen und steigenden ILS 33-Landequoten und mit der massiv gestiegenen Anzahl Südstarts in den Nachtstunden trägt massgeblich zur hohen Fluglärmbelastung im Süden des Flughafens bei. Der GVF begrüsst diese Massnahme. Analog zur Massnahme O.7 ist jedoch die Prüfung einer Optimierung und die Erstellung einer Studie nicht ausreichend. Hier ist ein auf Zahlen basierender, belastbarer Indikator einzusetzen (zum Beispiel Anzahl Flugbewegungen, Dauerschallpegel).
- k) Die gewählten Indikatoren zur Überprüfung der Massnahmenumsetzung sind als schwach zu bezeichnen. So ist es durchaus denkbar, dass trotz der vollständigen Umsetzung sämtlicher geplanter Massnahmen in der Planungsperiode 2024-2028 eine Reduktion des Fluglärms nicht erzielt werden kann. Trotz aller Bemühungen wäre folglich das Ziel einer Reduktion des Fluglärms nicht erreicht. Aus diesem Grund sind die Indikatoren mit belastbaren Kennzahlen zu ergänzen, die zum Beispiel die angestrebte Reduktion der Flugbewegungen (Anzahl) oder der Dauerschallpegel definieren.
- l) Die Verpflichtungen gemäss der europäischen Richtlinie 2002/49/EG werden nicht erfüllt. Dies gilt insbesondere für die Umsetzung von Massnahmen, um den Umgebungslärm insbesondere in jenen Fällen, in denen das Ausmass der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern (siehe Bericht Seite 13). Dies ist insbesondere auf folgenden Gründen nicht der Fall:

1. Die Erhebung der von gesundheitsschädlichen Auswirkungen betroffenen Personen und besonders schutzbedürftiger Institutionen ist unvollständig, da die Erhebung nur auf französischem Territorium erfolgt. Entsprechend ist der Lärmvorsorgeplan als unvollständig und irreführend zu betrachten.
2. Mit dem Entwurf des Lärmvorsorgeplans 2024-2028 verfehlt dieser das Ziel, den Fluglärm und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Bewohnerinnen und Bewohner zu mindern, wie aus der Lärmkarte der langfristigen Entwicklung des Lärmindex Ln (Nacht) auf Seite 97 des Lärmvorsorgeplans hervorgeht.

Der Gemeindeverbund Flugverkehr ersucht Sie höflich, sehr geehrter Herr Präfekt, sehr geehrte Damen und Herren, die Erwägungen zu berücksichtigen und die gestellten Begehren gutzuheissen.

Freundliche Grüsse

**Gemeindeverbund Flugverkehr**



Dr. Philippe Hofmann

Vorsitz



Andreas Dill

Geschäftsführer

*Kopie an:*

- Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion, Regierungsrat Thomi Jourdan, Bahnhofstrasse 5, 4410 Liestal
- Bau- und Umweltschutzdirektion, Regierungsrat Isaac Reber, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal