

Dr. iur. Heinrich Ueberwasser  
Advokat

Abs. Dr. H. Ue., Moosweg 70, CH - 4125 Riehen

Einschreiben

BAZL

Bundesamt für Zivilluftfahrt

**3003 Bern**

Einschreiben

Regierungsrat

des Kantons Basel-Landschaft

Landeskanzlei

Rathausstrasse 2

**4410 Liestal**

Riehen, 5. Dezember 2018

**Flughafen Basel-Mulhouse:**

**Anträge an das BAZL (evtl. weiterzuleiten an den Bundesrat) und an den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft betr. Anhörung zum Lärmvorsorgeplan für den EuroAirport (Plan de prévention du bruit dans l'environnement) 2018-2022 und damit zusammenhängende nächste Schritte**

Sehr geehrte Damen und Herren

Namens und im Auftrag des Gemeindeverbands Flugverkehr mit den Gemeinden **Allschwil, Arlesheim, Binningen, Boffmingen, Hochwald, Reinach und Schönenbuch**

sende ich Ihnen beiliegend unsere Eingabe an Mme la Ministre Elisabeth Borne, Ministère de la Transition écologique et solidaire / chargé des Transports F-92055 Paris-La Défense Cedex, France und gleichzeitig La Préfecture du Haut-Rhin, 7 rue Bruat, B.P. 10489 F-68020 COLMAR Cedex betr. dem erwähnten Lärmvorsorgeplan für den Flughafen Basel-Mulhouse

und stelle folgende **Anträge:**

1. Der Gemeindeverbund Flugverkehr und die darin enthaltenen Gemeinden **Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Reinach, Schönenbuch**
  - a. seien mit deren Anträgen und Begründungen in ihrer **Eingabe zum Lärmvorsorgeplan für den EuroAirport**, dem Flughafen Basel-Mulhouse, gegenüber den französischen Behörden zu unterstützen,
  - b. indem das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft innert Frist in einer eigenen Eingabe oder Stellungnahme gegenüber den französischen Behörden vorstellig wird, evtl. im weiteren Verfahren unterstützt.

Insbesondere ist der Antrag des Gemeindeverbund Flugverkehr zu unterstützen, dass der **vorgelegte Entwurf für den Lärmvorsorgeplan zurückgewiesen und neu überarbeitet** wird.

2. Bei fehlender oder nicht anwendbarer gesetzlicher Grundlage ist zwischen den Staaten ein Abkommen zu schaffen, mit welcher ein **Abgleich der rechtlichen Grundlagen zwischen Frankreich und der Schweiz** geschaffen wird, damit insbesondere auch die Auswirkungen auf das Schweizer Territorium abgeklärt werden und dabei die Schweizerische Gesetzgebung berücksichtigt wird.
3. Insbesondere sei zu beantragen und darauf hinzuwirken, dass im Rahmen des Lärmvorsorgeplans **die Auswirkungen des Flugbetriebs** des binationalen Flughafens Basel-Mulhouse diskriminierungsfrei und **über die Staatsgrenzen hinaus für das ganze betroffene Territorium abgeklärt und offengelegt** werden, die **Schweizer Gemeinden** einschliessend.
  - a. 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** in beiden Ländern geschaffen wird.
  - b. Ziel ist es, **Planungs- und Entscheidungsgrundlagen** für den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse zu haben, welche für das ganze betroffene französische-schweizerische Gebiet vergleichbare Daten zur Verfügung stellt, Auswirkungen klärt und flankierende Massnahmen aufzeigt.
4. Der Gemeindeverbund Flugverkehr und seine Gemeinden **Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Reinach, Schönenbuch** seien in ihrem Anliegen zu unterstützen, **bei den weiteren** Arbeiten im Zusammenhang mit Fragen zum Euroairport **auf politischer und fachlicher Ebene von Anfang** an konsultiert und **einbezogen zu werden** - insbesondere wenn sie Auswirkungen auf die Umwelt haben oder die raumplanerische Entwicklung und die Lebensqualität der Gemeinden betroffen sind.

5. **Der Gemeindeverbund Flugverkehr sei nach der Eingabe zu einem Treffen über das weitere Vorgehen einzuladen.**

Themen:

a. Weiteres Vorgehen

und vom BAZL / Bundesrat bzw. vom Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft gewünschte Themen

b. Einbezug der Gemeinden auf politischer und fachlicher Ebene

c. Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder vergleichbare Schritte

d. Raumplanerische Entwicklung der Gemeinden

e. Bahnanschluss EuroAirport

f. Flankierende Massnahmen / Nachtruhe

**Begründung:**

1. **Vollmacht**

Der Unterzeichnete ist gehörig bevollmächtigt.  
Beweis: Vollmacht

2. **Frist und Dringlichkeit**

Die Eingabe erfolgt zeitlich rechtzeitig, damit das BAZL/der Bundesrat sowie der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die Anliegen gegenüber den französischen Stellen unterstützen können

3. **Binationaler Status und Lärmvorsorgeplan**

In Anbetracht der Tatsache, dass es sich beim EuroAirport um einen binationalen Flughafen handelt, ist es unverzichtbar, dass der Lärmvorsorgeplan diesem Umstand Rechnung trägt und

a. die Auswirkungen des Fluglärms auf Schweizer Territorium und auf die Schweizer Bevölkerung ebenso darstellt

b. die Darstellung der Fluglärmbelastung mit Berechnungen nach Schweizer Lärmschutzverordnung ergänzt

c. damit eine Koordination der jeweiligen rechtlichen Regelungen und Instrumente in Frankreich und der Schweiz ermöglicht.

4. **Koordinationsbedarf**

Wir sind uns durchaus bewusst, dass der **Lärmvorsorgeplan verbindliche und einschränkende Wirkung nur in Frankreich** entfalten kann. Der

gewährte Einbezug der Schweizer Bevölkerung und Gemeinden in das Verfahren unterstreicht den **Koordinationsbedarf über die französisch-schweizerische Grenze hinaus mit den Schweizer Gemeinden**. Dieser resultiert auch, aber nicht nur, aus der besonderen Stellung als binationalen Flughafen.

#### 5. **Eingabe zum Lärmvorsorgeplan**

Für weitere inhaltlichen Fragen verweisen wir auf unsere beigelegte Eingabe im Rahmen der Anhörung zum Lärmvorsorgeplan.

#### 6. **Dringendes Treffen**

Für das beantragte Treffen stehen wir Ihnen kurzfristig zur Verfügung.

#### 7. **Umweltverträglichkeitsprüfung**

Bereits heute weisen wir auf die staatsvertraglichen Regelungen und die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung hin, wie sie sich insbesondere aus dem Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Übereinkommen von Espoo) von 1991 ergibt.

#### 8. **Zusammenfassende Erläuterung der Haltung des Gemeindeverbund Flugverkehr:**

- a. *Die Schweizer Gemeinden im Süden des EuroAirport sehen sich seit mehreren Jahren mit einer erheblichen Zunahme des Fluglärms konfrontiert. Der zunehmende Flugverkehr (2017: 95'611 Bewegungen) hat zu einer Steigerung der Flugbewegungen in den Randstunden geführt. Seit 2014 hat sich die Anzahl der Nachtflugbewegungen im Süden verdoppelt. Damit einher ging auch eine deutliche Zunahme des Dauerschallpegels.*
- b. *RNAV: Die Einführung des RNAV hat schwerwiegende Konsequenzen für die Schweizer Gemeinden im Bereich der Startkurve. Dies lässt sich anhand der Zunahme des Dauerschallpegels – insbesondere in den Randstunden – und anhand der Anzahl Lärmereignisse über 70 dB(A) belegen. Bei den Überflügen mit einem Schallpegel zwischen 70 dB(A) und 90 dB(A) zeigt sich seit 2014 auch eine Verschiebung zu noch lauterem Lärmereignissen. Es ist zu befürchten, dass die neuerlichen Anpassungen beim RNAV zu einer zusätzlichen Zunahme der Fluglärmbelastung führen werden.*
- c. **Der PPBE hat zum Ziel, «die Lärmauswirkungen zu verhindern ... und den von Luftverkehrstätigkeiten verursachten Lärmpegel [zu mindern]» (siehe S. 3 Kap. 1 Ziele). Dieses Ziel erfüllt der Entwurf nicht.**
- d. *Der vorliegende Lärmvorsorgeplan geht auf die Fluglärmbelastung auf Schweizer Territorium in keiner Weise ein. Es wird weder der aktuelle Fluglärm betrachtet, noch Aussagen zur zukünftigen Entwicklung des Fluglärms gemacht. Aufgrund der Lärmkarten ist davon auszugehen, dass die geplanten Massnahmen zu keiner*

Verbesserung der Lärmsituation in den Schweizer Gemeinden - insbesondere in Allschwil und Schönenbuch - führen werden.

- e. **Europäische Vorgaben nicht erfüllt:** Der Lärmvorsorgeplan des Flughafens Basel zitiert die Europäischen Vorgaben in Ziff. 2.1.1., erfüllt sie aber nicht.
- f. **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 5 Nachtstunden ohne Flugbetrieb zwischen 24 Uhr und 5 Uhr in die Berechnungen integriert, was zur Folge hat, dass die berechneten Dauerschallpegel tiefer ausfallen und damit die Realität nicht korrekt abbilden.
- g. **Der Lärmindikator Ln entspricht nicht der Schweizerischen Gesetzgebung** gemäss Lärmschutzverordnung, weshalb die Nachvollziehbarkeit und die Vergleichbarkeit verunmöglicht sind. Es ist deshalb nicht möglich zu beurteilen, ob nach Schweizer Lärmschutz-Verordnung bereits heute oder längerfristig die Schweizerischen Grenzwerte überschritten sind.
- h. **Überarbeitung der Lärmindikatoren:** Deshalb sollten stattdessen für die Tagesstunden der LeqAC16 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.
- i. **Auf welcher Datengrundlage sich die aktuelle und die zukünftige Situation am EuroAirport beziehen, geht aus den veröffentlichten Unterlagen nicht hervor. Auch deshalb ist die Nachvollziehbarkeit - insbesondere der Lärmkarten - nicht gegeben.**

Mit freundlichen Grüssen



Dr. H. Ueberwasser

079 848 12 17  
ueberwasserlaw@bluewin.ch

Beilage:

- Erwähnte Eingabe des Gemeindeverbands Flugverkehr
- Auswertung Entwicklung Nachtflugbewegungen
- Vollmacht (Kopie; Original zur Edition offeriert)