

Dr. iur. Heinrich Ueberwasser
Advokat

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

Einschreiben

Mme la Ministre Elisabeth Borne
Ministère de la Transition écologique
et solidaire / chargé des Transports
F-92055 Paris-La Défense Cedex
France

Einschreiben

La Préfecture du Haut-Rhin
7, rue Bruat
B.P. 10489
F-68020 COLMAR Cedex
France

Riehen, 5. Dezember 2018

Anhörung zum Lärmvorsorgeplan für den EuroAirport (Plan de prévention du bruit dans l'environnement) 2018-2022: Stellungnahme des Gemeindeverbands Flugverkehr mit den Schweizer Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Reinach, Schönenbuch

Sehr geehrte Frau Ministerin
Sehr geehrter Herr Präfekt
Sehr geehrte Damen und Herren

im Auftrag des Gemeindeverbands Flugverkehr GVF und namens der Schweizer Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Reinach, Schönenbuch

stelle ich im Rahmen des öffentlichen Anhörungsverfahrens zum aktualisierten Lärmvorsorgeplan folgende

Anträge:

1. Antrag auf Rückweisung und Überarbeitung:

Der Entwurf der Aktualisierung des Lärmvorsorgeplans (PPBE) sei zurückzuweisen, im Sinne der Begründung als Ganzes neu zu erarbeiten und nach der Überarbeitung öffentlich aufzulegen.

DGAC und EuroAirport seien zu verpflichten, die unten in der Begründung zum jetzt aufgelegten Lärmvorsorgeplan aufgeführten und begründeten Änderungs-, Ergänzungs- und Streichungsforderungen gutzuheissen bzw. zu berücksichtigen.

2. **Auch für die Schweizer Gemeinden seien die gesetzlichen Voraussetzungen und die selbst gesetzten Standards bei den Abklärungen der wirksamen Lärmvorsorgemassnahmen einzuhalten:** Die Auswirkungen des Flugbetriebs des binationalen Flughafens Basel-Mulhouse seien diskriminierungsfrei und über die Staatsgrenzen hinaus für das ganze betroffene Territorium abzuklären und offenzulegen, die Schweizer Gemeinden einschliessend. Dabei ist auch zu klären: Werden bereits heute oder aber längerfristig die Grenzwerte nach Schweizer LSV überschritten?
3. Eventualiter: Bei fehlender und nicht passender oder mit der Schweiz 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 französische-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 und wirkungsvoll sein.

4. Dabei sind neben den in der Begründung aufgeführten Punkten folgende auf Seite 10 des zurückzuweisenden PPBE genannten 8 Standards zu untersuchen, einzeln und als Ganzes zu beurteilen, zu erfüllen und offenzulegen (vgl. Artikel R. 572.8 des französischen Umweltgesetzes), mit:

1.
der Vorlage eines Präsentationsberichts mit Zusammenfassung der Ergebnisse der Lärmkartierung und Zahlenangaben zu den Bevölkerungsgruppen, Flächen, Wohnungen und Bildungs- sowie Gesundheitseinrichtungen mit übermässiger Lärmbelastung.
2.
Kriterien für die Festlegung und Lokalisierung der lokalen Umweltzonen und die Zielvorgaben für ihre Erhaltung;
3.
Zielvorgaben für die Lärminderung in Gebieten, in denen die Lärmbelastung über die vorgegebenen Grenzwerte hinausgeht;
4.
der Evaluierung der in den vorangegangenen zehn Jahren ergriffenen Massnahmen zur Verhinderung und Minderung des Lärms sowie der Substantiierung der für die nächsten fünf Jahre vorgesehenen derartigen Massnahmen;
5.
gegebenenfalls vorgesehene Finanzierungen und Umsetzungsfristen der aufgeführten Massnahmen;
6.
Begründung für die Wahl der Massnahmen;
7.
einer Schätzung, inwiefern sich die Anzahl lärmbelasteter Personen nach der Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen vermindert;
8.
einer nichttechnischen Zusammenfassung des Plans, da er sich in erster Linie an die Bevölkerung richtet.

Entgegen der Behauptung auf Seite 10 des PPBE-Entwurfs sind diese Punkte zumindest für das Schweizer Territorium gar nicht oder nur teilweise erfüllt.

- 5. Antrag auf Feststellung: Auch bei diesem nur in Frankreich verbindlichen Instrument sind die Lärmbeeinträchtigungen grenzüberschreitend abzuklären.** Im Hinblick auf die beantragte Überarbeitung und neuerlichen öffentlichen Auflage sei vorweg Folgendes festzustellen und anzuerkennen:
- a. Der durch den Lärmvorsorgeplan geduldete oder in Aussicht gestellte Betrieb und das Wachstum des Flughafens Basel-Mulhouse verursacht Lärm in Gemeinden auf beiden Seiten der Grenze zwischen Frankreich und der Schweiz.
 - b. Die Wohnqualität wie auch die raumplanerischen Aufgaben in den genannten Gemeinden sind dadurch tangiert und beeinträchtigt.
 - c. **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 Gemeindefverbands Flugverkehr im Rahmen des Lärmvorsorgeplans und der Koordination der Luftfahrt-, umwelt- und raumplanungsrechtlichen Lösungserarbeitung unverzichtbar.
- 6. Eventualiter** sei der Lärmvorsorgeplan im Sinne der Begründung anzupassen, wenn eine Rückweisung und Überarbeitung des Lärmvorsorgeplans abgelehnt wird. DGAC und EuroAirport seien zu verpflichten, die unten in der Begründung zum jetzt aufgelegten Lärmvorsorgeplan aufgeführten und begründeten Änderungs-, Ergänzungs- und Streichungsforderungen einzuhalten und die Schweizer Gemeinden bei der Überarbeitung von Anfang an einzubeziehen.
- 7.** Die vorliegende Eingabe sei den für Luftverkehr, Umwelt und Raumplanung bzw. binationalen Flughafen Basel-Mulhouse zuständigen Stellen, Organisationen und Körperschaften in Frankreich und der Schweiz zur Stellungnahme zuzustellen.
- 8. Beweise und öffentliche Anhörung:** Es sei eine öffentliche Anhörung unter Beizug von unabhängigen Experten durchzuführen und dabei den Beteiligten Gelegenheit zu bieten, Beweise vorzulegen und zu erläutern. Ersatzweise sei ein zweiter Schriftenwechsel durchzuführen.
- 9.** Unter Kosten- und Parteientschädigungsfolge: Die den Gemeinden des GVF durch die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Lärmvorsorgeplan entstehenden Kosten seien zu entschädigen.

Begründung

A. Formelles

1. Der Unterzeichnete ist gehörig bevollmächtigt.

Beweis: Vollmacht

2. Frist: Gemäss der amtlichen Publikation beginnt die Anhörung am 8. Oktober 2018 und endet am 7. Dezember 2018. Mit der vorliegenden Eingabe ist die Frist gewahrt.
3. Die Gemeinden des Gemeindeverbands Flugverkehr sind angesichts ihrer Lage südlich des Flughafens Basel-Mulhouse indessen besonders betroffen und legitimiert.

Die vorliegende Anhörung erfolgt nach französischem Recht und wurde dabei den betroffenen Gemeinden in der Schweiz geöffnet. Sie ist öffentlich, somit kann jedermann teilnehmen. Dies gilt hier insbesondere auch für die Schweizer Gemeinden und deren Bevölkerung. Eine besondere Betroffenheit ist nicht erforderlich, in casu bei den genannten Schweizer Gemeinden aber gegeben.

Materielles

4. **Der Lärmvorsorgeplan PPBE muss zurückgewiesen und neu überarbeitet werden:** Die verfahrensmässigen und inhaltlichen Mängel sind derart schwerwiegend, dass eine Neuüberarbeitung unumgänglich ist. Nur so ist eine nachhaltige, auch wirtschaftlich erfolgreiche Zukunft des EuroAirports möglich.
5. **Überarbeitung ist zeitlich möglich:**

Der nun zur Diskussion stehende Lärmvorsorgeplan wurde zu spät vorgelegt. Er hätte für die Periode 2018-2022 gelten müssen. Jetzt ist bereits Ende 2018.

Es wäre nun willkürlich, die von den Verfassern zu verantwortende Verzögerung dazu zu nutzen, um die Einwände gegen den Entwurf und die Notwendigkeit einer Rückweisung und Überarbeitung zu negieren.

6. Hauptsächlichste Gründe, warum der Lärmvorsorgeplan neu überarbeitet werden muss:

- a. **Die Übersetzung ins Deutsche** ist mangel- und fehlerhaft. Deshalb ist die Lesbarkeit und Verständlichkeit nicht gegeben.
- b. **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.
- c. **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. Die Fluglärmkarten hierzu liegen vor. Sie werden quartalsweise durch den EuroAirport im Umweltbulletin publiziert.
- d. **Datengrundlage und Lärmkarten unklar:** Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, welche Datengrundlage beim Flottenmix für die Erstellung der Lärmkarten diente. Ausserdem ist nicht ersichtlich, für welchen Zeithorizont die Lärmkarten zur langfristigen Situation gelten sollen. Des Weiteren geht aus dem PPBE nicht hervor, ob die beschriebenen Massnahmen resp. welche der beschriebenen Massnahmen bei der Erstellung der langfristigen Lärmkarten berücksichtigt wurden.
- e. **Lärmkartierung auf Schweizer Territorium fehlt:** Die vorgelegte strategische Lärmkartierung geht nur auf die Fluglärmwirkungen auf französischem Territorium ein. Vom Fluglärm sind jedoch sowohl französische wie auch Schweizer Personen betroffen.
- f. **Binationaler Status und Startkurve im Süden über Schweiz:** Angesichts des binationalen Status des EuroAirport und der Tatsache, dass die Startkurve im Süden über Schweizer Territorium führt, muss die Fluglärmbelastung im gesamten Einflussbereich des EuroAirport betrachtet werden und darf nicht an der Schweizer Grenze enden.
- g. **Unkorrekte Darstellung der Lärmkurven:**

Die Darstellung der Lärmkurven in den Lärmkarten sowohl des heutigen wie auch des zukünftigen Lärmteppichs im Süden des EuroAirport entspricht nicht der Realität.

Die abgebildeten Lärmkurven für Lden (heute und langfristig) sind nur dann möglich, wenn die startenden Flugzeuge vor der

Schweizer Landesgrenze in Richtung Westen abbiegen.

Tatsächlich überfliegen die startenden Flugzeuge seit der Inbetriebnahme des RNAV bereits heute in der Mehrzahl Allschwil Dorf.

Die Karten sind deshalb falsch und können nicht als Grundlage für den Lärmvorsorgeplan dienen.

- h. **Anzahl betroffener Personen fehlt:** Es fehlen Angaben zur Anzahl betroffener Personen in der Schweiz und schutzwürdiger Einrichtungen, wie insbesondere Schulen, Krankenhäuser, Alters- und Pflegeheime.
- i. **Nicht geklärt und nicht begrenzte Auswirkungen:** Aus dem PPBE geht nicht hervor, welche Auswirkungen die Massnahmen des Lärmvorsorgeplans 2018-2022 für die Schweizer Gemeinden haben werden. Wie aus der Lärmkarte «langfristige Situation Lden» hervorgeht, wird der Fluglärm in den Schweizer Gemeinden nicht abnehmen. In gewissen Arealen im Bereich der Startkurve von Piste 15 wird der Fluglärm gemäss Lärmkarte sogar zunehmen. Diese Zunahme in bevölkerungsreichen Gemeinden, welche heute faktisch bereits sehr stark dem Fluglärm ausgesetzt sind, ist einseitig und deshalb inakzeptabel. Lärmschutzmassnahmen zugunsten der Französischen Bevölkerung zu treffen, während die Fluglärmsituation in der Schweiz unverändert bleibt und teilweise gar zunimmt, steht im Widerspruch zu Sinn und Zweck des Vorsorgeplans.
- j. **Lärm mindern und begrenzen, Lärmauswirkungen verhindern:** Der PPBE hat zum Ziel, «die Lärmauswirkungen zu verhindern ... und den von Luftverkehrstätigkeiten verursachten Lärmpegel mindern» (siehe S. 3 Kap. 1 Ziele). Dieses Ziel erfüllt der Entwurf nicht.

Der PPBE soll die Zielvorgaben für die Lärminderung in Gebieten enthalten, in denen die Lärmbelastung über die vorgegebenen Grenzwerte hinausgeht (PPBE Seite 10, Kap. 2.1.4). Für das Schweizer Territorium fehlen jedoch entsprechende Angaben zu Grenzwertüberschreitungen und Zielvorgaben für die Lärminderung.

7. Mitwirkung und Verfahren

- a. Der EuroAirport ist ein binationaler Flughafen auf französischem Territorium. Er ist gleichzeitig ein Schweizerischer Landesflughafen und ein französischer Flughafen.

Von den Auswirkungen des Flugbetriebs sind nicht nur die französischen Gemeinden betroffen. Auch die Schweizer Gemeinden im Süden des Flughafens sind vom Flugbetrieb in erheblichem Masse beeinträchtigt. Dieser Umstand wurde in der vorliegenden Anhörung zum PPBE nicht berücksichtigt.

Es liegt ihm damit eine unvollständige und unrichtige Feststellung des Sachverhalts zugrunde.

- b. Dass die verantwortlichen französischen Stellen versucht haben, den Entwurf in die deutsche Sprache zu übersetzen und die Schweizerischen Gebietskörperschaften und die Bevölkerung an der Anhörung teilnehmen können, ersetzt oder "heilt" den Verfahrensmangel der unrichtigen oder zumindest unvollständigen Sachverhaltsfeststellung nicht.
- c. Die Übersetzung des Entwurfs von Französisch auf Deutsch ist ungenügend. Dies entstellt den Sinn, verunmöglicht die diskriminierungsfreie Lesbarkeit und Geltendmachung von Einwänden.

Teilweise sind die Ausführungen unvollständig, Sätze werden nicht beendet und in mehreren Fällen wurden in der Übersetzung Wörter vergessen, so dass die Ausführungen zum Teil unverständlich und irreführend sind sowie inhaltlich nicht dem Entwurf auf Französisch entsprechen.

Dieser Umstand stellt eine Diskriminierung der Schweizer Bevölkerung dar, weshalb bereits aus diesem Grunde der Entwurf zur Überarbeitung zurückzuweisen und die Anhörung zu wiederholen ist.

8. Europäische Vorgaben nicht erfüllt!

Der Lärmvorsorgeplan des Flughafens Basel zitiert die Europäischen Vorgaben in Ziff. 2.1.1., erfüllt sie aber nicht.

DIE EUROPÄISCHEN RAHMENVORSCHRIFTEN

"Lärmbekämpfung und Lärmschutz", so wird zitiert, "sind Teil der EU-Politik zum Schutz von Gesundheit und Umwelt, da Lärm als eines der wichtigsten Umweltprobleme Europas gilt.

Die EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von

Umgebungslärm legt für alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union einen gemeinsamen Ansatz fest, über den in erster Linie die Auswirkungen der Lärmexposition bei Umgebungslärm in den grossen Ballungsräumen und in der Nähe der Hauptverkehrsinfrastrukturen verhindert, vermieden oder gemindert werden sollen. Sie gilt für Ballungsräume mit einer Einwohnerzahl von über 100 000 und Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr mit Ausnahme von ausschliesslich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen.

Die Richtlinie soll die Bevölkerung und die Einrichtungen des Bildungs- oder Gesundheitswesens vor übermässiger Lärmbelastung schützen, das Aufkommen neuer Lärmbelastungen vermeiden und Umweltzonen erhalten.

Zu diesem Zweck sind die Mitgliedstaaten verpflichtet:

- 1) den Umgebungslärm bei den betroffenen Teilen der Bevölkerung anhand von gemeinsamen Methoden zu bewerten und dabei auf die Ausarbeitung von Lärmkarten abzustellen;
- 2) die betroffenen Personen über die aktuellen und zukünftigen Umgebungslärmpegel und ihre gesundheitlichen Folgen zu informieren;
- 3) Politische Massnahmen zur Minderung des Umgebungslärms umzusetzen und zu steuern.

Der vollständige Name lautet: "Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm".

Das vorliegende Dokument" - so der Entwurf sei " als Teil der beschriebenen Massnahmen konzipiert; es soll insbesondere sämtliche Angaben liefern, die zum Verständnis der zitierten Bestandteile notwendig sind: Definition der Indikatoren, Ausarbeitung der Karten, Analyse etc.

Die Richtlinie soll somit unter anderem einen gemeinsamen, harmonisierten Rahmen festlegen, um die Lärmentwicklung in der Nähe von Flughäfen mit Hilfe von präzisen, technischen Indikatoren (Grenzwerte) und der Erstellung von strategischen Lärmkarten (cartes stratégiques de bruit, CSB) nachzuverfolgen.

Auf dieser Basis", so immer noch der Entwurf, " sind in der Folge Lärmvorsorgepläne mit Massnahmen zu entwickeln, die prioritär in Gebieten umgesetzt werden sollen, in denen die Lärmbelastungsgrenzwerte überschritten werden."

All dies wird nicht erfüllt. Und selbst wenn sie für das französische Gebiet

erfüllt schienen, so kann ohne Beantwortung aller sich stellenden Fragen für das schweizerische Gebiet keine fundierte, abschliessende Aussage über Auswirkungen und mögliche Massnahmen gemacht werden. Es ist zudem weder ein faires Verfahren noch eine Aussage möglich, ob Massnahmen, ja Einschränkungen - formell auf französischem Gebiet und faktisch auf Schweizer Gebiet - verhältnismässig sind.

9. **Gesetzlicher Auftrag nicht erfüllt**

- a. Der Lärmvorsorgeplan ist gemäss Zusicherung auf Seite 3 des Entwurfs im Abstand von 5 Jahren zu überprüfen und anzupassen. Der aktuelle Lärmvorsorgeplan ist im Jahre 2016 abgelaufen. Dieser Auftrag ist schon deshalb nicht erfüllt, weil er verspätet ausgeführt wird.

Schon aus Gründen der Beschleunigung ist unverzüglich eine Neuüberarbeitung zu beginnen.

- b. Der Lärmvorsorgeplan zum EuroAirport wird gestützt auf die europäische Umgebungslärmrichtlinie erstellt. Es fehlt der Nachweis, dass diese erfüllt ist.
- c. Ziel des Lärmvorsorgeplans ist es, die Lärmauswirkungen zu mindern und den vom Flugbetrieb verursachten Lärmpegel zu reduzieren. Dazu soll die Anzahl der vom Fluglärm belasteten Personen ermittelt werden. Ausserdem sollen konkrete Massnahmen ausgearbeitet und dargestellt werden, die zur Bekämpfung dieser Lärmbelästigung geeignet und vorgesehen sind.

Grundlage für den Lärmvorsorgeplan und die zu ergreifenden Massnahmen bilden die Lärmkarten gemäss Abschnitt 4, in welchen gemäss Entwurf die kartographisch identifizierten Probleme dargestellt sind.

10. **Für die Schweizer Gemeinden ist der Flugbetrieb unzumutbar**

Der Gemeindeverbund Flugverkehr identifiziert die folgenden drei Punkte als Ursache für die Lärmzunahme im Süden des Flughafens:

- a. Der zunehmende Flugverkehr (2017: 95'611 Bewegungen) führt zu einer Steigerung der Flugbewegungen in den Randstunden. In der Folge hat sich die Anzahl der Nachtflugbewegungen im Süden seit 2014 verdoppelt, wie die publizierten Zahlen des EuroAirport belegen. 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.
- c. Der Flugbetrieb am EuroAirport wird fast ausschliesslich auf den Pisten 15 und 33 abgewickelt, während die West/Ost-Piste nur in geringem Masse genutzt wird (2017: 3,2%). Gerechtfertigt wird diese Handhabung seitens EAP damit, dass die heute am EuroAirport verkehrenden Flugzeuge zu gross seien, um auf der West/Ost-Piste zu landen/starten. Dieses Argument ist nicht schlüssig. Es ist nämlich festzustellen, dass auch die kleinen Flugzeuge bevorzugt auf die Piste 15/33 geführt werden. Des Weiteren sind die modernen grossen Flugzeuge durchaus in der Lage, die West/Ost-Piste zu nutzen. Die französischen Behörden haben denn auch im Rahmen der Vernehmlassung zum ILS 34 damit argumentiert, dass durch das ILS-System die West/Ost-Piste bei gleichzeitigen Südlandungen nutzbar werde.

11. Keine Massnahmen zum Schutze der Gemeinden

- a. In Kap. 5.1 (Seite 28 bis 39) führt der PPBE eine ganze Reihe von Massnahmen auf, welche in den vergangenen Jahren ergriffen wurden. In der langen Auflistung sind jedoch nur wenige Massnahmen zu finden, welche wenigstens zum Ziel haben, eine Reduktion der Lärmbelastung in den flughafennahen Gemeinden zu erbringen.

De facto hat die Fluglärmbelastung in den vergangenen Jahren unvermindert zugenommen (insbesondere im Süden des Flughafens). Es ist folglich festzustellen, dass die aufgelisteten Massnahmen keinerlei reduzierende Wirkung auf den Fluglärm erzielt haben.

- b. Gemäss Entwurf des PPBE hat die Lärmbekämpfung nach dem Grundsatz des «Balanced Approach» der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation ICAO zu erfolgen.

Der «Balanced Approach» besteht aus vier Massnahmenpaketen, welche in der nachfolgenden Reihenfolge zu prüfen sind:

- «Lärmreduzierung an der Quelle»,
- «Lärm mindernde Flugverfahren»,
- «Raumplanung rund um den Flughafen»,

- «lokale Flugeinschränkungen im äussersten Fall».

- c. Der PPBE geht nicht weiter auf «Balanced Approach» und die vier Massnahmenpakete ein. Er bleibt den Nachweis schuldig, zu welchen Resultaten die Überprüfung der vier Massnahmenpakete geführt haben, und welche Massnahme im PPBE welchem Massnahmenpaket zuzuordnen sind. Es wird unterlassen auszuführen und zu begründen, welches Massnahmenpaket nicht berücksichtigt/vertieft betrachtet wurde.

12. Überarbeitungsbedarf des Kapitels 4 «Strategische Lärmkartierung»

- a. **Datengrundlage nicht nachvollziehbar:** Aus den Ausführungen zur Lärmkartierung ist nicht ersichtlich, auf welcher Datengrundlage die aktuelle und die langfristige Situation bestimmt wurde, weshalb sie nicht nachvollziehbar ist. Insbesondere ist nicht ersichtlich, ob bei der Bestimmung der Ausgangslage tatsächlich der aktuelle Flottenmix des Jahres 2016 berücksichtigt wurde.
- b. **Darstellung des Nachtfluglärms mit Lärmindikator Ln ungeeignet:** Im Lärmvorsorgeplan wird der **Lärmindikator Lden (Level Day Evening Night, 24 Stunden)** sowie der **Lärmindikator Ln (Level night zwischen 22 Uhr und 6 Uhr)** verwendet. Die Darstellung des Nachtfluglärms mit dem Lärmindikator Ln ist für den EuroAirport nicht geeignet, da zwischen 24 Uhr und 5 Uhr in der Regel keine Flugbewegungen stattfinden. Durch die Mittelung der nächtlichen Flugereignisse auf 8 Stunden (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) fällt der berechnete Durchschnittswert entsprechend tief aus, da - im Normalfall - während 5 Stunden gar keine Flugereignisse stattfinden. Daran ändert auch nichts, dass die nächtlichen Schallerereignisse mit zusätzlichen 10 dB bewertet werden. Würde sich die Berechnung des Ln auf die Stunden 22 Uhr bis 24 Uhr und 5 Uhr bis 6 Uhr beschränken - jeweils in Einzelstunden dargestellt und nicht gemittelt -, wäre der berechnete Wert Ln um einiges höher und würde die Realität besser abbilden. Es ist folgende Frage genauer zu klären: Werden bereits heute oder aber längerfristig die Grenzwerte nach Schweizer LSV überschritten.
- c. **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.

Insbesondere ist es nicht möglich, die beiden Karten «Langfristige Situation» des vorliegenden Lärmvorsorgeplans mit der heutigen,

in der Schweiz geltenden Karte des Lärmbelastungskatasters zu vergleichen, um zu erkennen, inwiefern sich die Lärmsituation mit dem Lärmvorsorgeplan tatsächlich verändern, sprich verbessern wird.

d. Diskriminierende, unvollständige und unrichtige Darstellung der Auswirkungen:

Gemäss Kapitel 4.1 beschränken sich die auf Basis der Lärmkarten vorgenommenen Schätzungen von schutzbedürftigen Einrichtungen und Personen auf das französische Territorium.

Während dargestellt wird, wieviele Personen in Frankreich aktuell und langfristig von Fluglärm schwerer als mit 50 resp. 55 dB betroffen sind, finden sich zur betroffenen Bevölkerung in der Schweiz keinerlei Angaben.

Die Ausführung, [Zitat] «Teile von Allschwil, Basel und Schönenbuch auf Schweizer Boden dürften ebenfalls betroffen sein», ist angesichts der Realität unvollständig, unrichtig und diskriminierend.

e. 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

- i. die Auswirkungen des Fluglärms auf Schweizer Territorium und auf die Schweizer Bevölkerung ebenso darstellt
- ii. die Darstellung der Fluglärmbelastung mit Berechnungen nach Schweizer Lärmschutzverordnung ergänzt
- iii. damit eine Koordination der jeweiligen rechtlichen Regelungen und Instrumente in Frankreich und der Schweiz ermöglicht.

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.

Vorbehalten bleiben auch staatsvertragliche Regelungen und die Pflicht zur **Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung**, wie sie sich insbesondere aus dem **Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Übereinkommen von Espoo)** von 1991 ergibt.

13. Kapitel 5 «Massnahmen»

Die Situation bezüglich des Nachtfluglärms hat sich in den vergangenen sechs Jahren signifikant verschlechtert. Von 2012 bis 2017 haben die Nachtflugbewegungen um 1548 Bewegungen zugenommen. Im Süden beträgt die Zunahme 825 Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr (+ 115 Prozent).

14. Auch wenn die nachfolgend genannten, im Entwurf dargestellten Massnahmen als Reduktion des Nachtfluglärms gedacht sind und - unpräjudiziell durchaus zu begrüessen sind -, bleiben sie ungenügend und unvollständig:
- a. Senkung der Anzahl Südstarts zwischen 23 und 24 Uhr um 50 Prozent (Seite 40)
 - b. Stabilisierung der Anzahl Gesamtbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr (Seite 40)
 - c. Strengere Beschränkungen für den Nachtbetrieb zwischen 22 und 6 Uhr (Kapitel 3-Marge auf -13 EPNdB herabsetzen, Seite 51)
 - d. Analyse für eine optimierte Ausnutzung des Pistensystems des Flughafens, um die Lärmbelastungen insbesondere in sensiblen Zeiten zu verringern (Seite 57)
 - e. Analyse der operativen und umweltschützenden Effizienz systematischer Starts von der Schwelle von Piste 15 (Seite 58)
 - f. Überprüfung des Flugverkehrs-Dispositivs für Startverfahren ab Piste 15 in der Absicht, gegebenenfalls die Auswirkungen der Starts ab Piste 15 auf die Umwelt zu reduzieren (Seite 55)
 - g. 400-Hz-Stromversorgung an den Standplätzen, was sich nicht nur positiv auf den Lärm und den Schadstoffausstoss auswirkt, sondern auch ein Argument darstellt um Fluggesellschaften zu überzeugen, dass sämtliche Startverfahren ab der Schwelle der Piste 15 erfolgen sollen (Seite 48).
 - h. Die Idee, die Anzahl Gesamtbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr zu stabilisieren, ist höchstens ein erster Schritt in die richtige

Richtung im Sinne einer kurzfristigen Massnahme gegen ständig steigenden Nachtfluglärm.

Hingegen ist es unhaltbar, dass das Jahr 2017 Referenzjahr sein soll, in welchem in der zweiten Nachtstunde ein Rekordwert erreicht wurde.

Die Stabilisierung der Flugbewegungen auf einen Rekordwert kann nicht als eine Massnahme zur Lärmreduktion angesehen werden.

i. Visualisierung der Flugspuren

Der Gemeindeverbund Flugverkehr erachtet es als positiv, dass der EuroAirport ein Instrument zur Visualisierung der Flugspuren implementieren will. Auch die Absicht, umweltrelevante Daten im Internet zur Verfügung zu stellen (Verkehrsdaten, Lärmmessungen etc.) ist im Sinne der Transparenz und deshalb begrüssenswert.

15. Warum nur 3 konkrete Massnahmen gegen zunehmenden Fluglärm?

- a. Insgesamt listet der Lärmvorsorgeplan 20 Massnahmen auf, welche zwischen 2018 und 2022 ergriffen resp. eingeleitet werden sollen.

Besonders im Zusammenhang mit dem Lärmvorsorgeplan ist zu beanstanden, dass von den 20 Massnahmen lediglich 3 eine konkrete Massnahme gegen zunehmenden Fluglärm darstellen.

Im Wissen, dass die oben unter Ziffer 13 d) – f) aufgelisteten Massnahmen nicht sofort umgesetzt werden können, erwartet der GVF, dass die DGAC und der EuroAirport die Dringlichkeit anerkennen und dafür entsprechende rechtliche Absicherungen vorsehen.

- b. RNAV: Seit Einführung des RNAV kann beobachtet werden, dass die Flugzeuge tiefer in den Schweizer Luftraum eindringen.

Dies führt zu einem höheren Dauerschallpegel in den Gemeinden Allschwil und Schönenbuch. Aber auch in Binningen ist eine Lärmzunahme feststellbar.

Welche Auswirkungen die seitens der DGAC geplanten Massnahmen auf den Seiten 52 bis 54 zur Verminderung der Streuung der Flugspuren haben werden, kann aufgrund des Beschriebs der Massnahmen nicht beurteilt werden.

Nicht nachvollziehbar ist, ob sie auch die Schweizer Gemeinden

vom Fluglärm entlasten, oder gar zu einer weiteren Zunahme führen werden.

16. Keine Verbesserung der Lärmsituation - insbesondere in Allschwil und Schönenbuch

- a. Wie aus den Lärmkarten hervorgeht, führen die Massnahmen des DGAC zu keiner Verbesserung der Lärmsituation in Allschwil und Schönenbuch. Die Lärmkurve über den Schweizer Gemeinden bleibt in ihrer Ausdehnung nach Süden unverändert. In gewissen Gemeindeteilen nimmt der Fluglärm sogar zu. Für den GVF ist dies inakzeptabel.
- b. Die Bemühungen zur Fluglärmreduktion dürfen sich nicht nur auf das Französische Territorium beschränken, sondern müssen auch eine Entlastung der Schweizer Gemeinden und deren Bevölkerung zum Ziel haben. Es sind deshalb entsprechende Massnahmen in den Lärmvorsorgeplan aufzunehmen und deren Wirksamkeit in den Lärmkarten abzubilden.
- c. Für den GVF ist es unerlässlich, dass Anpassungen bei den RNAV-Südstarts vorgenommen werden. Ob und welche positiven Auswirkungen die Massnahme auf Seite 53 (Weitere Verminderung der Streuung der Flugspuren 2/3) auf die Schweizer Gemeinden hat, kann aufgrund der mangelhaften Beschreibung nicht nachvollzogen werden.

17. Einführung eines «Noise Abatement Departure Procedure» (NADP1) nach ICAO

Eine im Rahmen der Überarbeitung des Lärmvorsorgeplans zu prüfende Möglichkeit zur Verringerung des Fluglärms beim Start in Richtung Süden sieht der GVF in der Einführung eines «Noise Abatement Departure Procedure» (NADP1) nach ICAO.

Damit wird ein möglichst rascher Höhengewinn bis zu einer definierten Zielhöhe erzielt. Sowohl «Cut Back» als auch Zielhöhe sind so zu definieren, dass eine möglichst grosse Lärmreduktion bei den startenden Flugzeugen erzielt wird. Das NADP ist als Massnahme in den PPBE aufzunehmen und die Auswirkungen darzustellen.

18. Korrekturen beim Instrumentlandesystem ILS 33

Für die Nordanflüge auf Piste 15 wurde ein Anflugverfahren mit konstanter Sinkrate eingerichtet. Ebenso wurde für die Piste 15 die Anflughöhe erhöht. Der GVF verlangt, dass für die Südanflüge auf Piste 33 geprüft

wird, ob die Anflughöhe beim ILS 33 ebenfalls angehoben werden kann. Des Weiteren verlangt er, dass der Gleitwinkel beim Anflug auf Piste 33 vergrössert und – wie im Norden – ein Anflugverfahren mit konstanter Sinkrate eingeführt wird.

19. Korrekturen am RNAV

Der GVF verlangt, dass bei der Überprüfung des Flugverkehrs-Dispositivs für Startverfahren ab Piste 15 auch Korrekturen am RNAV und bei Bedarf an der Flugroute vorgenommen werden, um die entstandene Fluglärmsituation in den Schweizer Gemeinden wieder zu verbessern.

20. Entwicklung eines Überwachungs- und Ordnungsinstruments zur Nachverfolgung der Lärmentwicklung im Jahresvergleich

Die Entwicklung eines Überwachungs- und Ordnungsinstruments zur Nachverfolgung der Lärmentwicklung im Jahresvergleich erscheint grundsätzlich sinnvoll. Der GVF begrüsst es - unpräjudiziell - auch, dass das Instrument zusammen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt entwickelt werden soll. Wie seitens des EuroAirport bereits verlautete, besteht die Absicht, für den EuroAirport eine Lärmkurve mit einer Lärmobergrenze zu implementieren. Diese begrenzende Lärmkurve soll anstelle der von den Anrainerverbänden geforderten Plafonierung der Flugbewegungen auf 100'000 eingeführt werden.

Da es sich bei dieser Lärmkurve um eine starre Begrenzung handelt, innerhalb welcher sich der EuroAirport frei entwickeln kann, ist es zwingend notwendig, **dass die betroffenen Schweizer Gemeinden und die Anrainerverbände in die Planung, Entwicklung und Einführung miteinbezogen werden** und ihnen bereits auf fachlicher Ebene die Möglichkeit der Zusammenarbeit, formal ein Mitspracherecht gewährt wird.

21. Nachtflugverbot 23 bis 6 Uhr: Gerade die bisher fehlgeschlagenen Versuche, die Lärmauswirkungen unter Kontrolle zu bringen, zeigen, dass die Verlängerung des Nachtflugverbots von 23 bis 6 Uhr alternativlos ist.

22. Natürlich bleibt der Gemeindeverbund offen gegenüber neuen Lösungen und einem luftfahrt-, umwelt- und raumplanungsrechtlich harmonisierten, ja in gewisser Weise den Flughafen und die Gemeinden "versöhnenden" Strukturierung der qualitativen Entwicklung des Flugbetriebs am Flughafen Basel-Mulhouse im Allgemeinen und der Begrenzung des Lärms im Besonderen.

Die Qualität und der nachhaltige Erfolg des Flughafens liegen primär in der Qualität seiner Verbindungen, seiner Dienstleistungen und dem Ausgleich insbesondere auch mit den Schweizer Gemeinden - nicht in seinem Wachstum.

So gesehen bietet die wegen formaler, verfahrensmässiger und inhaltlicher Fehler gebotene Rückweisung und Überarbeitung die Chance dieses Ziel zu erreichen.

23. Dieses Ziel ist nur mit dem Einbezug der Raumplanungs- und Umwelt-Fachleute des Gemeindeverbands Flugverkehr zu erreichen.

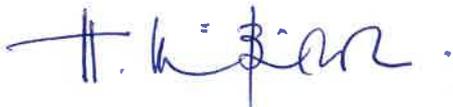
Immer neue Präsentationen seitens des Flughafens, das vage Inaus-sichtstellen von Verbesserungen ersetzen die fehlenden konkreten Vor-schläge und verbindlichen Regelungen zum Schutze der Entwick-lungs-fähigkeit und der Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden nicht.

* * *

Wir danken Ihnen sehr geehrte Frau Ministerin, sehr geehrter Herr Präfekt, sehr geehrte Damen und Herren für Ihren Einsatz, die Gutheissung unserer Anträge, die Veranlassung der Überarbeitung des Entwurfs und die Ermög-lichung des Einbezugs der Fachleute des Gemeindeverbands Flugverkehr und damit der betroffenen Schweizer Gemeinden in die Erarbeitung einer für beide Seiten verträglichen und damit nachhaltigen Entwicklung des bi-nationalen Flughafen Basel-Mulhouse und der Gemeinden und Körper-schaften in der grenzüberschreitenden Region.

Mit freundlichen Grüssen

im Auftrag des Gemeindeverbands Flugverkehr,
handelnd durch Gemeinderat Philippe Hofmann, Vorsitzender
und Andreas Dill, Geschäftsführer



Dr. H. Ueberwasser

Tel. direkt 0041 79 848 12 17
ueberwasserlaw@bluewin.ch

Beilage:

- Vollmacht des Gemeindeverbund Flugverkehr
- Auswertung Entwicklung Nachtflugbewegungen