

**5. Juni 2023**

19.00- 21.00 Uhr

Aula Schulhaus Meiriacker, Rottmannsbodenstrasse 115, 4102 Binningen

**RAHMENPROGRAMM**

**19.00-19.45 Uhr**

**Präsentation von Matthias Suhr**

Direktor Flughafen Basel-Mulhouse EuroAirport

Verantwortlichkeiten am EAP – Neuerungen im Flugbetrieb und Tarifsystem 2022 – Weitere Massnahmen zur Lärminderung

**Diskussion**

**STATUTARISCHER TEIL**

**20.00-21.00 Uhr**

**Traktanden**

1. Begrüssung
2. Stimmzähler
3. Genehmigung der Traktandenliste
4. Genehmigung des Protokolls der 48. Mitgliederversammlung vom 8. Juni 2022 in Binningen
5. Abnahme des Tätigkeitsberichts 2022
6. Jahresrechnung 2022 samt Bilanz per 31.12.2022 und Revisorenbericht sowie Entlastung von Kassier und Vorstand
7. Budget 2023 inkl. Festlegung der Mitgliederbeiträge 2024 für Einzelpersonen und Paare
8. Namensänderung des Vereins
9. Teilrevision der Statuten
10. Informationen zu den Verbandsaktivitäten 2023
11. Allfällige Anträge von Mitgliedern
12. Varia

Anträge zuhanden der Mitgliederversammlung sind schriftlich bis Mittwoch, 22. Mai 2023, an K. Joos Reimer zu richten (Schönenbachstrasse 45, 4153 Reinach oder [info@schutzverband.ch](mailto:info@schutzverband.ch)).

**Die Beitragsrechnung 2023 erhalten Sie mit dem nächsten Newsletter im Spätsommer.**

Präsidentin  
Katrin Joos Reimer

Vizepräsident  
Renato Rossi

# SCHUTZ VERBAND

DER BEVÖLKERUNG  
UM DEN FLUGHAFEN  
BASEL-MÜLHAUSEN

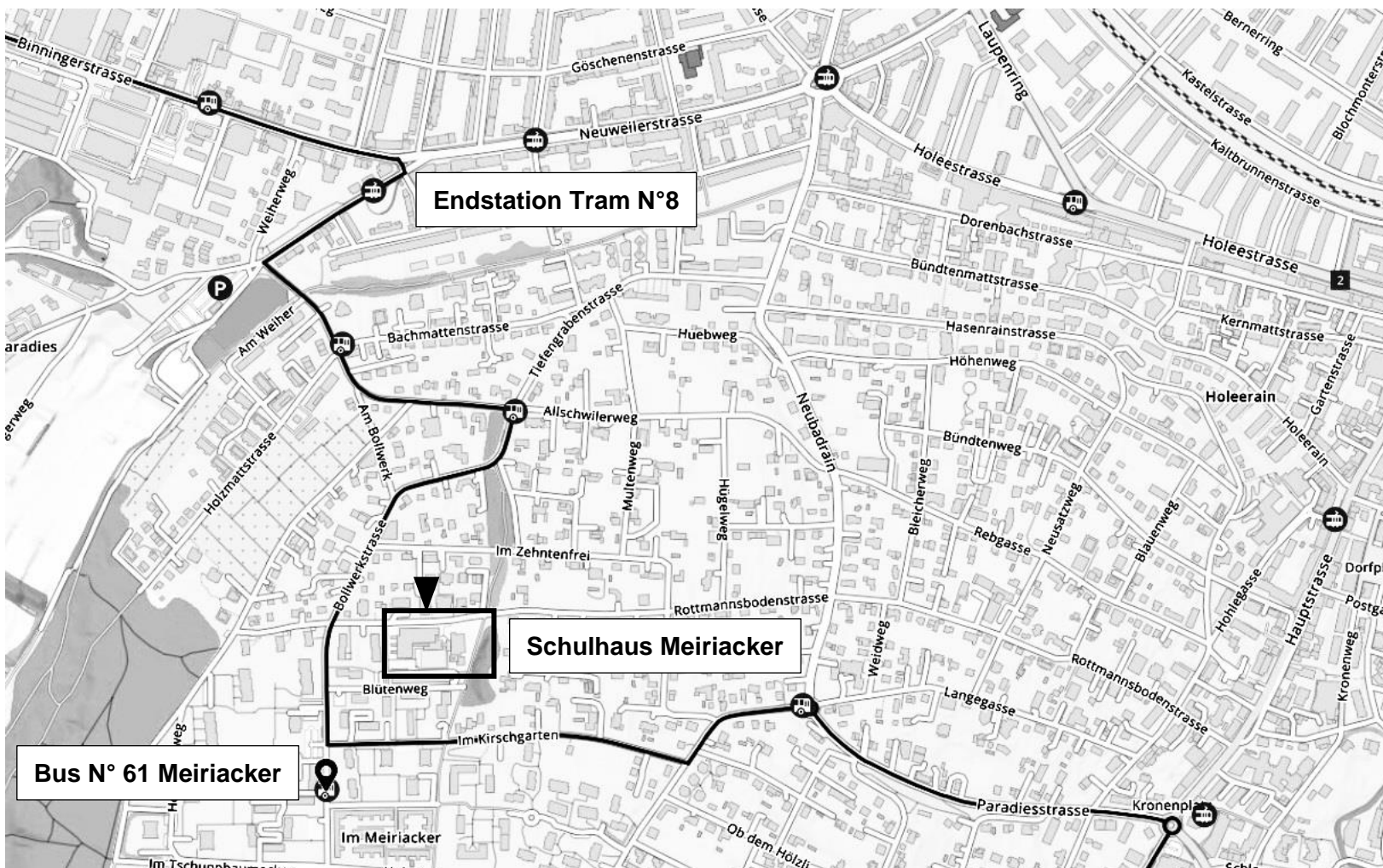
Mitgliederversammlung 5.6.2023: Erreichbarkeit mit öV:

Bus N° 61 ab Allschwil oder Binningen, Haltestelle Meiriacker (knapp 300 m Fussweg)

ab Allschwil Friedhof: 18.18 / 18.33 – Heimkehr 21.30 / 22.00 / 22.30

ab Binningen Kronenplatz: 18.14 / 18.29 – Heimkehr 21.25 / 21.55 / 22.25

Tram N° 8, Endstation, umsteigen auf Bus N° 61



Die Lärmmessstation der Gemeinde Binningen befindet sich auf dem Meiriacker-Schulhaus.

**Mitgliederversammlung** Die Jahresversammlung fand am 8. Juni in Binningen statt, infolge Terminüberschneidungen leider ohne eine EAP-Vertretung als Referent.

**Vorstandssitzungen** Der Vorstand hielt acht Sitzungen à rund zwei Stunden ab. Die Sitzungen erfolgten allesamt virtuell. Zwei weitere Sitzungen beschränkten sich auf eine Vorstandsdelegation.

**Anrainer-Treffen EAP** Es erfolgten zwei Sitzungen mit dem EAP und dem elsässischen und deutschen Anrainerverband ADRA bzw. BISF. Diskussionsgegenstand waren u.a. die Routenführung der RNAV-Startprozeduren und die Nachtstarts.

**TUK-Treffen** Die Tripartite Umweltkommission des EAP, worin die EAP-Leitung, badensische, elsässische, baselstädtische und baselländliche Regionalpolitiker, die französische und schweizerische Luftfahrtbehörde DGAC bzw. BAZL sowie die Anrainerverbände D, F und CH vertreten sind, hielt eine Sitzung ab. Die SV-Präsidentin präsentierte an dieser Sitzung Zahlen zu den Nachtstarts vom zweiten und dritten Quartal 2022, woraus die Diskrepanz zwischen den offiziellen Zahlen des EAP zur Anzahl Starts Richtung Süden und den effektiv erfolgten Starts nach 23 Uhr evident wurde. Damit wurde die öffentliche Diskussion zur Wirkungslosigkeit der im Februar 2022 in Kraft gesetzten Lärm-minderungsmaßnahmen und dem falschen Bemessungszeitpunkts für Starts (Verlassen des Standplatzes anstatt Abheben von der Piste) erst angestossen.

**KLUG-Sitzungen** Die Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit vereint regionale und nationale Organisationen, die sich für die Reduzierung der schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs einsetzen. Die Koalition besteht derzeit aus 29 Mitgliedern und wird von einer National- und einer Ständerätin im Co-Präsidium geleitet. Die Mitgliedsorganisationen können über KLUG ihre Anliegen auf nationaler Ebene in die Politik einbringen. Es erfolgten drei virtuelle KLUG-Sitzungen, woran sich die SV-Präsidentin beteiligte.

**Newsletter** Das neue Vorhaben, die SV-Mitglieder periodisch über die Geschehnisse im Zusammenhang mit dem EAP zu informieren, ist erfolgreich gestartet. In drei Newsletters wurde über folgende Themen orientiert: französisches Mitwirkungsverfahren zum EAP-Bahnanschluss, schweizerisches Mitwirkungsverfahren zur Teilrevision des Umweltschutzgesetzes betr. Fluglärm, EAP-Lärmmachweis 2019, neues Nachtstartverbot nach 23 Uhr, neues Nachtflugverbot lärmigster Flugzeuge sowie Petitionerergebnis 'Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!'

**FLAB** Die Zeitschrift FLAB (Frische Luft als Bürgerrecht) wird von KLUG herausgegeben und erscheint schweizweit zweimal jährlich. Die SV-Präsidentin steuerte zu beiden Ausgaben einen ausführlichen Artikel über den aktuellen Flugbetrieb am EAP bei. Im Lauf des Jahres nahm sie Einsitz in der FLAB-Redaktion.

**Petition** Die Lancierung der Petition 'Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!' war das Hauptprojekt des Schutzverbands und wurde zwecks Anwerbung neuer Mitglieder mit einem Massenversand an zehntausend Haushalte im Fluglärm-Hauptgebiet kombiniert. Letzteres war von geringem Erfolg gekrönt. Die Petition hingegen konnte mit über 4'400 Unterschriften Ende Januar 2023 der Landeskantlei BL übergeben werden. Gegen Jahresende reichte die SV-Präsidentin im Landrat ein Handlungspostulat ein, das die gleichen zehn Forderungen beinhaltet wie die Petition. Das Postulat wurde im Februar 2023 vom Landrat mit 50:24 Stimmen bei zwei Enthaltungen überwiesen.

Für den Vorstand: Katrin Joos Reimer, Präsidentin

## Jahresabschluss 2022 und Budget 2023

Gruppe / Konto	Bezeichnung	Budget 2023	Rechnung 2022	Budget 2022	Rechnung 2021
34	<b>Ertrag</b>	CHF	CHF	CHF	CHF
3410	Mitgliederbeiträge Einzel	10'200	10'210.00	10'000	10'675.00
3411	Mitgliederbeiträge Familie	8'200	8'150.00	8'400	8'820.00
3412	Mitgliederbeiträge Institutionen	9'940	9'940.00	10'440	10'440.00
3856	Diverse Beiträge Spenden	3'500	3'375.55	4'500	4'249.00
3409	Erlösminderungen	-500	94.76	-500	-1'610.00
3660	Auflösung Rückstellung Mitgliederwerbung	-	5'000.00	5'000	
34	<b>Total Ertrag</b>	<b>31'340</b>	<b>36'770.31</b>	<b>37'840</b>	<b>32'574.00</b>
4	<b>Aufwand</b>				
4000	Betriebskosten Messstation	600	96.00	1'500	312.10
4010	Diverser Betriebsaufwand	100	71.10		
	<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>700</b>	<b>167.10</b>	<b>1'500</b>	<b>312.10</b>
42	<b>Personalaufwand</b>				
4210	Löhne Geschäftsstelle	5'000	4'800.00	8'000	14'400.00
4220	Honorar Präsidium und Vorstand	12'000	10'100.00	12'000	5'999.98
4230	Honorar Kassier	2'250	2'540.00	2'250	1'500.00
4280	Sozialabgaben	130	684.78	500	1'730.55
	<b>Total Personalaufwand</b>	<b>19'380</b>	<b>18'124.78</b>	<b>22'750</b>	<b>23'630.53</b>
44	<b>Aufwand für Dienstleistungen</b>				
4410	Beiträge an Verbände	600	354.53	600	581.23
4420	Reise- und Repräsentationsspesen	1'000	710.00	1'000	900.00
4430	Anlässe und Geschenke	300	-	300	256.00
	<b>Total Aufwand Dienstleistungen</b>	<b>1'900</b>	<b>1'064.53</b>	<b>1'900</b>	<b>1'737.23</b>
65	<b>Verwaltungs-/IT-Aufwand</b>				
6500	Büroaufwand und Porti	400	267.74	400	399.45
6510	IT und Telecom	500	492.00	500	568.60
6520	Bankspesen	100	79.80	150	148.43
	<b>Total Verwaltungs/IT Aufwand</b>	<b>1'000</b>	<b>839.54</b>	<b>1'050</b>	<b>1'116.48</b>
66	<b>Werbung</b>				
6600	Mitgliederwerbung	4'500	14'969.72	5'000	2'500.00
6610	Internet schutzverband.ch	500	178.40	800	142.80
6620	Info-Blatt / Newsletter	1'300	684.25	2'000	710.50
6630	Mitgliederversammlung inkl. Versand	1'200	632.70	1'500	1'328.00
	<b>Total Werbung</b>	<b>7'500</b>	<b>16'465.07</b>	<b>9'300</b>	<b>4'681.30</b>
	<b>Total betrieblicher Aufwand</b>	<b>30'480</b>	<b>36'661.02</b>	<b>36'500</b>	<b>31'477.64</b>
	Ergebnis vor periodenfremden Elementen	860	109.29	1'340	1'096.36
8500	Periodenfremder/a.o. Aufwand (plus)				
8510	Periodenfremder/a.o. Ertrag (minus)				
	Total Periodenfremder Aufwand/Ertrag	-	-	-	-
	<b>Ergebnis</b>	<b>860</b>	<b>109.29</b>	<b>1'340</b>	<b>1'096.36</b>

## Bilanz

Gruppe / Konto	Bezeichnung	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019
1	<b>Aktiven</b>	<b>81'689.60</b>	<b>76'917.21</b>	<b>75'184.49</b>	<b>69'454.97</b>
10	<b>Umlaufvermögen</b>	<b>81'687.60</b>	<b>76'915.21</b>	<b>75'182.49</b>	<b>69'452.97</b>
1010	Postfinance	45'670.58	41'115.21	36'043.17	34'062.49
1020	Raiffeisen	35'417.02	35'408.17	35'399.32	35'390.48
1100	Debitoren	600.00	0.00	3'740.00	-
1180	Forderungen gegenüber Sozialversicherungen	0.00	391.83	-	-
14	<b>Anlagevermögen</b>	<b>2.00</b>	<b>2.00</b>	<b>2.00</b>	<b>2.00</b>
1530	Messstationen	2.00	2.00	2.00	2.00
2	<b>Passiven</b>	<b>81'689.60</b>	<b>76'917.21</b>	<b>75'184.49</b>	<b>74'791.21</b>
20	<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>10'635.70</b>	<b>972.60</b>	<b>2'836.24</b>	<b>-</b>
2000	Kreditoren	10'635.70	672.60	1'056.35	-
2220	Kreditoren Sozialversicherungen	0.00	0.00	1'116.28	-
2270	Lohn-AHV-FAK-Durchlaufkonto	0.00	0.00	-6.39	-
2300	Transitorische Passiven	0.00	300.00	670.00	-
24	<b>Langfristiges Fremdkapital</b>	<b>0.00</b>	<b>5'000.00</b>	<b>2'500.00</b>	<b>2'500.00</b>
2600	Rückstellungen für Projekte und allg. Risiken	0.00	5'000.00	2'500.00	-
28	<b>Eigenkapital</b>	<b>71'053.90</b>	<b>70'944.61</b>	<b>69'848.25</b>	<b>69'454.97</b>
2810	Vereinskapital	70'944.61	69'848.25	69'454.97	69'018.69
6510	Ergebnis	109.29	1'096.36	393.28	436.28

## Lärmzertifizierung von Flugzeugen

Je grösser bzw. schwerer ein Flugzeug ist, desto grösser dürfen seine Lärmemissionen bei Starts und Landungen sein. Jedes Flugzeug führt ein Lärmzertifikat, das nach international geltenden Vorschriften erstellt ist und worin ausgewiesen wird, um wie viele Dezibel seine real gemessenen Schallpegel den zulässigen Maximalwert unterschreiten (Lärmrange genannt). Es werden drei Lärmrange gemessen:

- beim Start in 450 m Distanz seitlich der Piste, wo die grösste Schubleistung erfolgt (Sideline)
- beim Start in 6'500 m Distanz zum Rollstartpunkt auf der Piste (Flyover)
- bei der Landung in 2'000 m Distanz zum Aufsetzpunkt auf der Piste (Approach)

Der zulässige Maximalwert ist für Landungen am höchsten und für Starts (Flyover) am tiefsten angesetzt. Je nach Maschinentyp kann die Differenz zwischen den beiden Einzelwerten bis 15 EPNdB betragen.

Die drei Einzelwerte werden zusätzlich zu einer kumulativen Lärmrange addiert. Auf diesen vier Werten basiert die Zuweisung einer Maschine in eine bestimmte Lärmklasse.

Die Flugzeuge werden nach ihrem Baujahr in verschiedene Kapitel unterteilt:

vor 1977: Kapitel 2    1977-2005: Kapitel 3    ab 2006: Kapitel 4

Je höher die Kapitelnummer ist, also je jünger die Maschine, desto grösser müssen seine Lärmrange sein, um der gleichen Lärmklasse anzugehören. Rezertifizierungen, d.h. eine Umteilung von einem tieferen in ein höheres Kapitel sind bei technischen Nachrüstungen möglich.

Die Internationale Flughafenvereinigung ACI empfiehlt für Flugzeuge in Kapitel 3 folgende Lärmklassen-Einteilung:

ACI-Lärmklasse	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
Kumulative Lärmrange EPNdB	<0	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	≥30
Einzellärmrange EPNdB	-	0	1	2	3	4	5	6

< kleiner als, ≥ gleich/grösser als, EPNdB Effective perceived Noise in Dezibel

## Akustikgruppeneinteilung in Frankreich

In der Unterteilung der Lärmklassen weicht Frankreich von den ACI-Empfehlungen deutlich ab. Auch berücksichtigt die französische Lärmklassifizierung nur die kumulative Lärmrange, nicht aber die drei Einzelwerte. Mittels Ministerialerlass wurde per April 2022 eine Neuordnung der Akustikgruppen vorgenommen.

<b>Akustikgruppen vor 2022</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>		
	<5	5-7	8-12	13-19	≥20		
<b>Akustikgruppen seit 2022</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>	<b>G</b>
(Gruppe F und G nur am EAP!)	<10	10-12	13-16	17-19	20-24	25-29	≥30

Das heisst:

1. Es spielt für die Akustikgruppenzuteilung keine Rolle, wenn ein Flugzeug unter den drei Einzelmargen einen einzelnen miserablen Wert erzielt, obwohl für die Fluglärmbeeinträchtigten nur der Einzelwert massgeblich ist. (Man hört entweder eine Landung oder aber einen Start, nicht aber eine theoretische Summe von Grenzwertunterschreitungen!) Im Vergleich zur ACI-Lärmklassierung ist die französische Lärmgruppierung viel weniger restriktiv.
2. Gegenüber vorher begünstigt die Neugruppierung vor allem die lärmigsten Flugzeuge in der vormals schlechtesten Akustikgruppe. Diesen Umstand hat denn auch die französische Fluglärmkontrollbehörde ACNUSA in deutlichen Worten beanstandet.

Es gilt an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass seit 2021 am EAP Nachtflugbewegungen von Flugzeugen mit einer kumulativen Lärmarge unter 13 EPNdb nicht mehr erlaubt sind (neue Akustikgruppe A und B). Doch gemäss der Studie 'Ausgewogener Ansatz bei Nachtflügen' sind davon höchsten 30 Flugbewegungen pro Jahr betroffen. Zudem betrifft die Restriktion nur Kapitel-3-Flugzeuge.

### Neues Tarifsystem am EuroAirport

Lärmabhängig sind folgende Gebühren am EAP: die Lärmtaxe auf Starts, die Landegebühr und vormals der Zeitzuschlag für Nachtflugbewegungen. Nur die Lärmtaxe auf Starts ist zweckbestimmt für Lärmschutzmassnahmen an Wohnbauten (ausschliesslich in Frankreich).

Mit Inkrafttreten der neuen Akustikgruppen wurden am EAP auch Änderungen im Tarifsystem wirksam, wobei diese erst im Gebührenreglement 2023 abgebildet sind.

Vor 2022	Seit 2022
Zeitzuschlag für Starts und Landungen gestaffelt nach - ACI-Lärmklasse - erste, zweite, letzte Nachtstunde und Sperrzeit - Werktag/Feiertag	kein Zeitzuschlag mehr keine Strafgebühr mehr für Flugbewegungen in der Sperrzeit, stattdessen Bussen, die an den französischen Staat gehen
Lärmtaxe auf Starts gestaffelt nach - bisheriger Akustikgruppierung - Tag-/Nachtstunden und Sperrzeit	Lärmtaxe auf Starts gestaffelt nach - neuer Akustikgruppierung - mit Zeitmodulierung (Faktor) Tag-/Nachtstunden ohne Differenzierung Nachtstunden/Sperrzeit
Landegebühr Grundtarif pro Tonne MTOW gestaffelt nach - ACI-Lärmklasse	Landegebühr Einheitstarif pro Tonne MTOW gestaffelt nach - neuer Akustikgruppierung (Faktor) - mit Zeitmodulierung (Faktor) Tag-/Nachtstunden

Eine Besonderheit am EAP stellt die Verknüpfung der Landegebühr mit der Lärmklasse bzw. Akustikgruppe dar, da die Lärmemissionen im Gegensatz zum Flugzeuggewicht keinerlei Einfluss auf die Pistenabnutzung haben. Begründet wird diese Modulation mit der gewünschten Lenkungswirkung hin zu leiseren Maschinen. Indes führt dies dazu, dass der Flughafen an Landungen mit Flugzeugen der beiden schlechtesten neuen Akustikgruppen das 4- bzw. 3.5-Fache einnimmt als mit Flugzeugen der besten Akustikgruppe. Auch wenn sich die Gesamteinnahmen über alle Akustikgruppen ausgleichen sollten, bleibt der Umstand bestehen, dass die Abwicklung des Flugbetriebs mit weniger, dafür lärmigen Maschinen mit weniger Aufwand verbunden ist. Bemerkenswert ist ferner, dass für die vormalig zwei schlechtesten Akustikgruppen die zweckbestimmte Lärmtaxe für Tagesbewegungen auf einen Zehntel bzw. Fünftel des früheren Betrags gesenkt wurde.