

SCHUTZ VERBAND

DER BEVÖLKERUNG
UM DEN FLUGHAFEN
BASEL-MÜLHAUSEN

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

Per Mail an:

pref-enquetes-publicques@haut-rhin.gouv.fr

MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUGHAFENS BASEL-MULHOUSE (PPBE) 2024-2028

Allgemeine Feststellungen und Forderungen

- 1) S. 55: *"Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen L_{den} abgegrenzten Flächen im französischen Staatsgebiet kleiner. Dasselbe gilt für die von starker Belästigung betroffene Bevölkerung."*
Der Umstand, dass sich mit den beabsichtigten Änderungen in der Frequenz der verschiedenen Start- und Landeprozeduren das lärmbeeinträchtigte Gebiet auf Schweizer Seite vergrößert, wird mit keinem Wort erwähnt, geschweige denn die wachsende Anzahl betroffener Personen ausgewiesen. Dies obwohl der PPBE vorgibt:
S. 21: *"Der PPBE hat zum Ziel, die Lärmbelastung des Flughafens Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus zu bekämpfen und zu mindern".*
→ Wir fordern, dass auch die Anzahl Personen im lärmbeeinträchtigten Gebiet auf Schweizer Territorium ausgewiesen wird.
- 2) S. 32: *OLBENTY Kurzzeitszenario 2 %, Langzeitszenario 6 %*
Anzumerken ist, dass diese Prozedur bereits seit 2022 6 % aller Starts ausmachen. Während mehrfach eine Routenführung über möglichst wenig besiedeltes Gebiet als lärmbeeinträchtigungs-mindernde Massnahme aufgeführt wird, verfolgt der Flughafen mit der Intensivierung von 'Südstarts direkt' für das betroffene Schweizer Territorium genau die gegenteilige Strategie: Konzentration der Überflüge auf der längsten Strecke über sehr dicht besiedeltes Gebiet.
→ Wir fordern, dass diese Prozedur auf maximal 2 % aller Starts limitiert wird.
- 3) S. 24: *"Starts ab Piste 15 sind zu vermeiden (Nachtstunden), sofern es der Verkehr zulässt. ... Starts auf Piste 33 werden bevorzugt und empfohlen, ausser bei ungünstiger Witterung oder bei Anforderungen der Piloten."*
Von 2014 auf 2023 haben sich die Starts ab Piste 15 zu Nachtstunden mehr als verdreifacht – bei 10 % weniger Landungen zu Nachtstunden im 2023 gegenüber 2014. Bemerkenswert ist zudem die Option für Piloten, sich eine bestimmte Startprozedur wünschen zu können. Mehrfach belegt sind Südstarts direkt im Abstand von wenigen Minuten

zwischen Südlandungen. Bei Starts kann der Grund für eine Sondergenehmigung kaum ein medizinischer oder technischer Notfall sein.

- **Wir fordern, dass der Passus "oder bei Anforderung der Piloten" gestrichen und eine Ausnahmegenehmigung ausschliesslich in Notfallsituationen erteilt wird.**
- 4) S. 24: *"Tagsüber wird prioritär auf Piste 15 gelandet. Piste 33 wird nur benutzt, wenn die Rückenwindkomponente auf Piste 15 über 5 kn liegt oder auf Anfrage des Piloten, wenn es das Verkehrsaufkommen zulässt."*
 Wiederholt lässt sich beobachten und anhand von Travis belegen, dass einzelne Südlandungen nicht nach dem laufenden Pistenbetrieb (Nordlandungen) und ohne Nordwind erfolgen, so z.B. am 28.2.2024 eine verspätete Maschine von TNT Airways um 21.34 Uhr, die um 22.51 Uhr wieder gestartet ist, oder am 7.3.2024 eine Maschine von Europe Air Post um 23.24 Uhr (Wind 80° 3 kts), nur wenige Minuten vor weiteren Nordlandungen. Auch bei Landungen werden offensichtlich Sondergenehmigungen erteilt, die nicht mit einem Notfall zusammenhängen.
- **Wir fordern, dass der Passus "oder auf Anfrage des Piloten, wenn es das Verkehrsaufkommen zulässt" gestrichen und eine Ausnahmegenehmigung ausschliesslich in Notfallsituationen erteilt wird.**
- 5) S. 57: *"Die Flugspuranalyse zeigt, dass eine von der theoretischen Bahn abweichende, durchaus normale Streuung auftritt. Dieses Phänomen geht weder auf eine Nichtbeachtung der Verfahren noch auf Massnahmen der Flugsicherung zurück."*
 S. 59: *"Massnahme 12: Verringerung der Streuung der Flugspuren bei Abflügen durch generellen Einsatz von RNAV-Flächennavigationsverfahren" – bereits umgesetzt."*
 Insbesondere bei der Startprozedur ELBEG7Y tritt im Bereich der Landegrenze nach wie vor eine grosse Streuung (bis zwei Kilometer) vor allem Richtung Süden auf, die nicht auf spezifische Flugzeugtypen zurückgeführt werden kann. Würde es sich um eine Normalverteilung handeln, wären die Abweichungen in nördlicher und südlicher Richtung gleich gross und gleich häufig. Da dies nicht der Fall ist, muss es konkrete Gründe für die räumlich asymmetrische Verteilung geben: entweder Nichtbeachtung des Verfahrens ELBEG7Y zwecks Einsparung von Kerosin mittels geringerem Steigflug und verzögert eingeleitetem Kurvenflug oder individuelle Anweisungen vom Tower zwecks speditiverer Abwicklung der Startabfolgen.
- **Wir fordern, dass der Text – "bereits umgesetzt" ersetzt wird durch «muss noch umgesetzt werden».**
- 6) S. 32: *Nutzungsanteil ILS33: Kurzzeitszenario 8.9 %, Langzeitszenario 7.8 %*
 Worauf die Annahme beruht, die Südlandungen könnten wieder auf die im binationalen Abkommen von 2006 vereinbarte Limite reduziert werden, ist nicht nachvollziehbar. Dies umso weniger bei der gelebten Praxis, auf Prognose hin auf Südlandungen umzustellen, aber erst mit Stunden Verzögerung nach Abflauen des Nordwinds wieder zum Normalbetrieb zurückzukehren, womit die Südlandquote technisch unnötig noch gesteigert wird.
 Seit Einführung der ILS33-Prozedur (Ende 2007) wurde die binationale Vereinbarung von 2006 nur sechsmal eingehalten. Sechsmal wurde die Quote von 8 % und viermal von 10 % überschritten.
- **Wir fordern, dass die Umstellung auf Normalbetrieb (Nordlandungen) umgehend erfolgt, wenn die Nordwindkomponente unter 5 kts sinkt, und die Einhaltung der 8%-Jahreslimite.**

- 7) S. 50: *"50 Prozent der Passagierflüge mit Flugzeugen der neuesten Generation. 40 000 Bewegungen mit A320, Embraer, ATR und B737; rund 40 000 Bewegungen mit neuester Generation (A320, A350 NEO, B737 Max)."*
Über die Expressfracht- und Cargo-Maschinen, die täglich am Flughafen verkehren und heute mehrheitlich bereits 25-32 Jahre alt sind, sagt der Lärmvorsorgeplan nichts aus. Dies ist umso stossender, als sie grossteils zu Nachtstunden landen und starten.
Der Flughafen setzt im Lärmvorsorgeplan Ziele voraus, die er selbst – ausgenommen über die Tarifstruktur – gar nicht in der Hand hat.
- **Wir fordern, dass die kumulierte Lärmarge von 13 EPNdB auf 15 EPNdB erhöht und für die individuellen Lärmargen für Flyover, Takeoff und Approach ein Mindestwert von 3 EPNdB gemäss ACI-Noserating-Index eingeführt wird.**
- 8) Der Flughafen preist sich, an Sonn- und Feiertagen keine Trainingsflüge zuzulassen. Allerdings wird die Betriebsbeschränkungen wie folgt spezifiziert: *"Das Einholen einer vorherigen Bewilligung vom Dienstchef der Flugsicherung ist erforderlich. Diese Einschränkung betrifft alle IFR-Trainingsflüge sowie VFR-Trainingsflüge mit mehr als 5,7 Tonnen maximalem Startgewicht."*
Das heisst, Trainingsflüge auf Sicht mit Kleinflugzeugen sind auch an Sonn- und Feiertagen erlaubt, obwohl diese in sehr tiefer Flughöhe erfolgen und wiederholt das gleiche Gebiet im Nahbereich des Flughafens überfliegen. Das war 2023 an mindestens 16 Sonntagen der Fall. Das Ruhebedürfnis der Anwohnenden scheint weniger bedeutungsvoll zu sein als die wirtschaftlichen Interessen der am Flughafen domizilierten Flugschulen.
- **Wir fordern ein striktes Verbot von Trainingsflügen (Platzrunden) für alle Flugzeugkategorien und -typen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen.**
- 9) 1976 wurde der Basler Bevölkerung vor der Abstimmung über die Finanzierung der Pistenverlängerung nach Norden versprochen, dass damit die Überflughöhe an der Landesgrenze steige und damit eine Rechtswende auch für grössere Flugzeuge knapp an der Landesgrenze zwischen Allschwil und Hégenheim über wenig dicht besiedeltem Gebiet zulasse. Die gleiche Begründung wurde dem eidgenössische Parlament 1977 vorgebracht.
Die Pistenverlängerung wurde vom Kanton Basel-Stadt und von der Schweizer Eidgenossenschaft bezahlt und erfolgte 1978. Richtung Süden gestartet wurde fortan aber nicht vom neuen Pistenende. Erst im Oktober 2015 trat ein diesbezüglicher französischer Erlass in Kraft, der aber nur die Nachtstunden betrifft.
Die Massnahme 'alle Starts ab Pistenschwelle 15' muss nicht nur endlich umgesetzt, sondern auch mit der Festlegung einer Mindestflughöhe an der Landesgrenze kombiniert werden, um eine effektive Lärminderung südlich des Flughafens zu entfachen. Angesichts der Leistungsfähigkeit moderner Flugzeuge (Ziel: *"50 % Flugzeuge der neusten Generation"*, S. 50) ist es angebracht, entsprechend auch die minimalen Steigwinkel in der Startphase deutlich zu erhöhen.
- **Wir fordern eine Mindestflughöhe von 1000 m NN an der Landesgrenze für alle IFR-Starts ab Piste 15.**

Stellungnahme zu den neuen Massnahmen für die Periode 2024-2028 (Kapitel 5.2 S. 73-90)

S.1: Mitarbeit der DGAC im ICAO-Umweltausschuss CAEP, um die Lärmzertifizierungsnormen der ICAO weiter zu verschärfen

Die Lärmklassen am EuroAirport entsprechen seit 2023 nicht mehr der internationalen Lärmklassifizierung von Flugzeugen:

ACI-Klassierung für EPNdB kumuliert: <0, 0, 5, 10, 15, 20, 25, >29

französische Klassierung für EPNdB kumuliert: 10, 13, 17, 20, 25, 30, >29

Zudem sieht die ACI-Klassierung den Einbezug minimaler Einzelmargen für Flyover, Lateral und Approach vor, die französische Klassierung berücksichtigt diese aber gar nicht. (Die fluglärmpogte Bevölkerung nimmt aber keine kumulierten Margenunterschreitungen wahr, sondern einzelne Lärmspitzen von Starts und Landungen.)

Das heisst, die EAP-Klassierung ist für lärmige Flugzeuge weniger streng als die ACI-Klassierung. Vor diesem Hintergrund wirkt die Begründung, weshalb die DGAC im ICAO-Ausschuss mitwirken sollte, nicht nur unglaubhaft, sondern geradezu zynisch.

S.2: Schaffung einer neuen Triebwerkstestzone

Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2020).

S.3: Schaffung eines 400 Hz-Stromnetzes für mobile Einrichtungen und Klimaanlage

Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2021-2022).

S.4: Revision der Gebührenordnung

Seit 2023 wird in der Tarifierung nicht mehr zwischen Werktagen und Sonn-/Feiertagen unterschieden. Ein direkter Vergleich zwischen den Tarifmodellen 2022, 2023 und 2024 unter Berücksichtigung der Lande- und Lärmgebühr sowie des Zeitzuschlags zu konkreten Flugzeugmodellen, die den EAP häufig frequentieren (B738, A306), liegt nicht vor. Die angebliche massive Verteuerung von Nachtflugbewegungen ist somit nicht nachvollziehbar.

So lange als Startzeitpunkt "heure bloc" gilt, ist die Analyse von Flugplänen in den Nachtstunden absolut nichtssagend. Beleg:

ausgewiesene Südstarts nach 23 Uhr "heure bloc" im Webreporting 2022: 231

ausgewiesene Südstarts nach 23 Uhr "heure piste" im PPBE S. 68: 686 – fast das Dreifache!

Ein Interessenkonflikt des Flughafens liegt darin, dass er für Nachtlandungen (22.01-05.59 Uhr) doppelt so hohe Landegebühren einnimmt wie für Landungen während der Tagesstunden. Die Landegebühr ist nicht zweckgebunden wie die Lärmgebühr, sondern alimentiert den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur. Somit steht zu bezweifeln, dass der EuroAirport an einer Reduktion von Nachtlandungen interessiert ist.

P.1: Weiterführung des Hilfsprogramms zum Schallschutz an Wohngebäuden

Diese Massnahme ist nicht neu und kommt nur Anrainern auf französischem Boden zugute.

Zitat S. 66: *"Nur für Wohngebäude auf französischem Staatsgebiet im Bereich des PGS können Beihilfen geltend gemacht werden. Die Möglichkeit, diese Beihilfen auf die Schweizer Gemeinden auszudehnen, war geprüft und mit der Bedingung verknüpft worden, dass dort im Gegenzug*

raumplanerische Massnahmen ergriffen würden. Da die Schweizer Gemeinden das Baurecht nicht einschränken wollten, wurde der PGS nicht auf das Schweizer Gebiet ausgedehnt."

Davon abgesehen, dass der PGS völlig veraltet ist (siehe P.3) und die tatsächlichen Lärmverhältnisse bzw. berechtigten Sanierungsansprüche schon lange nicht mehr realitätsgetreu wiedergibt, entsprechen raumplanerische Massnahmen – sprich Einschränkungen in der Nutzungsmöglichkeit von Grund und Boden – rechtlich einer Teilenteignung. Die Entschädigung der Grundeigentümerschaften hierfür würde auf Schweizer Gebiet noch wesentlich höher ausfallen als Lärmsanierungsmassnahmen. Insofern muss die seitens Flughafen bzw. Frankreich gestellte Bedingung als erpresserisch und somit inakzeptabel bezeichnet werden.

Es sei an dieser Stelle auf den Fakt hingewiesen, dass der Flughafen Genf-Cointrin bauliche Lärmschutzmassnahmen in der an der Landesgrenze direkt neben dem östlichen Pisteneende liegenden französischen Ortschaft Ferney-Voltaire ohne Vorbedingungen finanziert hat.

P.2: Revision des PEB

Die Anpassung des Lärmkatasters (Plan d'Exposition au Bruit) an die künftigen Verhältnisse bezüglich Flugzeugtypen, Pistennutzung und Flugprozeduren stellt keine Lärminderungsmassnahme dar. Der Plan dient lediglich der Lärmbewirtschaftung bzw. der Raumplanung in Frankreich.

P.3: Revision des PGS

Die Anpassung des Lärmschutzplans (Plan de Gêne Sonores) an die künftigen Verhältnisse bezüglich Flugzeugtypen, Pistennutzung und Flugprozeduren stellt keine Lärminderungsmassnahme dar. Der Plan dient lediglich der Lärmbewirtschaftung bzw. zur räumlichen Festlegung von finanzierten Schallschutzmassnahmen.

Unerklärlich ist, weshalb die Zweckmässigkeit einer PGS-Revision vorab geprüft werden soll. Ändert sich der PEB räumlich, ändert sich logischerweise auch der PGS.

O.1: Dialog EuroAirport/Fluggesellschaften

Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2019). Und ein Dialog ist per se noch keine Lärminderungsmassnahme.

O.2: Arbeitsgruppe EuroAirport/DSNA/Expressfrachtgesellschaften

Es liegt auch an den Expressfrachtgesellschaften, das Frachtgut unter Berücksichtigung der Zollabfertigungs- und Ladefrist rechtzeitig zum Flughafen zu schaffen.

O.3: Verhaltenskodex für den kommerziellen Luftverkehr

Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2019).

Eigentlich dürfte als selbstverständlich erwartet werden, dass die Fluggesellschaften zur Verbesserung der Lärmsituation beitragen. Ein Kodex zur Animation ist offensichtlich wirkungslos. Es bedarf strengerer Restriktionen und Sanktionen.

O.4: Verhaltenskodex für die Leichtaviatik

Es mutet seltsam an, dass "Platzrunden nicht an Sonn- und Feiertagen bzw. in sensiblen Zeitfenstern" mittels Kodex verhindert werden sollen. Die bestehenden Betriebsbeschränkungen (siehe Forderung N° 8) sind entsprechend umzuformulieren.

Das ECRA-Konzept ist gemäss www.eurocontrol.int für kleine/regionale Flughäfen vorgesehen. Der EuroAirport ist bezüglich Flugbewegungen der sechstgrösste Flughafen Frankreichs und liegt mit Marseille-Provence fast gleichauf.

Für am EuroAirport stationierte Flugzeuge dürfte es keine Rolle spielen, ob sie dank ECRA rascher Kenntnis von absehbar verspäteten Landungen erhalten, die hier bis 24 Uhr erlaubt sind. Sie müssen zum Heimatflughafen zurückkehren, um die erste Rotation am Folgetag wahrnehmen zu können. Gleiches trifft für auswärtig stationierte Flugzeuge zu, die ungeachtet des Startverbots nach 23 Uhr trotz Verspätung heimkehren müssen. Worin ein Beitrag von ECRA zur nächtlichen Lärminderung bestehen soll, ist somit völlig unklar. Vielmehr dürfte es für die Flugüberwachung die Abwicklung von unplanmässigem Flugbetrieb erleichtern, was aber keine Lärminderungsmaßnahme darstellt.

O.6: Prüfung von RNP-VPT- und assoziierten RNP-AR-Verfahren mit operativer Auswertung

Es ist begrüssenswert, dass die beiden Gemeinden Rixheim und Habsheim (14'000 bzw. 5'000 Einwohnende) künftig von landenden Flugzeugen besser umflogen werden sollen, so wie sich der PPBE 2018 um eine Optimierung der Startrouten für die Gemeinden Hégenheim, Buschwiller und Wentzwiller bemühte (3'400 und je circa 1'000 Einwohnende).

Routenoptimierungen zu Gunsten der wesentlich bevölkerungsreicheren Schweizer Gemeinden enthält der PPBE 2024 keine, wenngleich auf S. 21 festgehalten ist: "*Der PPBE hat zum Ziel, die Lärmbelastung des Flughafens Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus zu bekämpfen und zu mindern*". (siehe O.8).

O.7: Prüfung möglicher Anpassungen des SID 15 ELBEG und operative Auswertung

Die Massnahme bezweckt ein "*Vermeiden gewisser Gemeinden, die wegen der RNP-Verfahren neu überflogen werden*".

Welche Gemeinden dies betrifft, wird nicht genannt. Es kann sich jedoch nur um Dörfer in Baden-Württemberg handeln, denn gegenüber früher wurde die ELBEG7Y-Rechtskurve um gut 3 km nach Norden verlegt. Statt Efringen-Kirchen, Wollbach und Egerten (ca. 2'200 Einwohnende) werden nun Huttingen und Wintersweiler (knapp 1'000 Einwohnende) direkt überflogen – in einer Flughöhe von über 3500 m über Meer.

Von dieser Startprozedur ist der Raum Allschwil-Schönenbuch (23'000 Einwohnende) seit jeher grossflächig betroffen, da sie vor allem in südlicher Richtung sehr stark streut (so vor allem auch von Easyjet mit A320). Hier beträgt die Flughöhe jedoch nur 800-1200 m über Meer. Welche Massnahmen zur Lärminderung für dieses dicht besiedelte Gebiet vorgesehen sind, geht aus dem PPBE 2024 nicht hervor. Angesichts dieser Tatsache erscheint die Zielsetzung "*Möglichst grosse Konzentration der Flugrouten über wenig dicht besiedeltem Gebiet*" als Hohn.

O.8: Optimierung der Pistennutzung

Die Optimierung der Pistennutzung, die dem PPBE zugrunde gelegt ist, sieht eine quantitative Umverteilung der Start- und Landeprozeduren vor (Tabellen S. 32). Im Gegensatz zu diesen konkret

ausformulierten Absichten (siehe nachfolgend a-d) beschränkt sich die Beschreibung der Massnahme auf: *"In Absprache mit dem Flughafen aktualisiert und vertieft die DGAC (DSAC und DSNA) die Studie"* (zur Pistennutzung).

Eine Begründung, wie auf S. 19 unter Inhalt des Lärmvorsorgeplans beschrieben, wird ebenso wenig aufgeführt, wie die Lärminderungsziele für die lärmbelasteten Zonen.

a) ILS33-Landungen

In keiner anderen Landeprozedur am EuroAirport wird der Endanflug über eine derart lange Strecke über so dicht besiedeltes Gebiet geführt (8.4 km) und nirgends sind so viele Anwohnende von räumlich sehr konzentrierten Überflügen unter 1000 m über Meer betroffen (Dornach, Reinach, Bottmingen, Binningen, Basel-Neubad, Allschwil). Eine Angabe zur Anzahl betroffener Personen fehlt.

b) ELBEG7S

Die Startprozedur ELBEG7S ab Piste 15, die in einer 270°-Schleife zum Schwarzwald führt, soll von 34 % (Referenzjahr 2022) auf 30.1 % reduziert werden (-11 %).

c) LUMEL, MOROK und TORPA

Die Startprozeduren LUMEL, MOROK und TORPA ab Piste 15, die satt auf der Landesgrenze liegen, sollen von 39.8 % (Referenzjahr 2022) auf 32.1 % reduziert werden (-20 %).

d) OLBEN7S

Die OLBEN7S-Route verläuft auf dem Streckenabschnitt Richtung Westen 740 m südlich der LUMEL/MOROK/TORPA-Route, womit sich der Lärmteppich der startenden Maschinen in geringer Flughöhe noch weiter auf Schweizer Hoheitsgebiet ausbreitet. Diese Prozedur soll von 5.5 % auf 8.2 % gesteigert werden (+49 %). Eine Vergrösserung des Lärmteppichs L_{den55} nach Süden ist zwischen dem Kurz- und Langzeitszenario jedoch nicht auszumachen, nur eine Verkleinerung in der Dorfmitte von Hégenheim.

e) OLBEN7Y

Die Startprozedur OLBEN7Y ab Piste 15 (Direktstarts Süd) sollen von 2 % auf 6.0 % erhöht werden (+200 %) bzw. ist bereits erhöht worden. Ob die zusätzliche Einschränkung dieser Startprozedur auf 07-22 Uhr beschränkt bleibt, lässt der Lärmvorsorgeplan offen.

In keiner anderen Startprozedur am EuroAirport wird die Anfangsphase eines Starts über eine derart lange Strecke über so dicht besiedeltes Gebiet geführt (8.4 km) und nirgends sind so viele Anwohnende von räumlich konzentrierten Überflügen unter 2000 m über Meer betroffen (Allschwil, Basel-Neubad, Binningen, Bottmingen, Reinach, Dornach). Es sind exakt die gleichen Gebiete betroffen wie von ILS33-Landungen.

Ebenso wird nicht berücksichtigt, dass es sich bei den von der OLBEN7Y- und ILSS33-Prozedur im Gegensatz zu den locker überbauten Ortschaften im grenznahen Elsass um Grosssiedlungen mit hohem Überbauungsgrad handelt, wo gemäss Aussage auf S. 40 die Schallwellen am Boden weniger absorbiert und deshalb lauter wahrgenommen werden: *"Reflexion: Trifft eine Schallwelle auf ein Hindernis, etwa den Boden, wird ein Teil der Energie reflektiert. Harte und glatte Böden reflektieren beispielsweise wesentlich mehr Schallenergie als loser Erdboden."*

Der PPBE hält es nicht für notwendig, die Anzahl der von Fluglärm betroffenen Personen inkl. Schulen und Spitäler auf Schweizer Hoheitsgebiet in der Routenplanung zu berücksichtigen. So fehlen jegliche Angaben zur Anzahl Betroffenen, wenngleich die Daten bei den Kantonen Basellandschaft und Basel-Stadt hätten eingeholt werden können. Damit ist die Aussage (S. 17) nicht erfüllt: *"Die Resultate der Lärmkartierung werden im PPBE nicht nur grafisch in Kartenform dargestellt, sondern auch statistisch in sogenannten Lärmexpositionstabellen (betroffene Flächen, Bevölkerung, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen für jede durch die Lärmkonturen begrenzte Zone).*"

Falsch sind auch die Zahlenangaben zur Anzahl betroffenen Personen und Wohneinheiten in Frankreich (S. 47-49 und 52-54). Denn:

S. 48: *"Es gilt zu beachten, dass die Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung auf den Vorgaben der EU-Richtlinie 2002/49/EG beruht und die Schalldämmung eines Teils der Wohngebäude nicht berücksichtigt."*

S. 67: *"Seit der Einführung des Beihilfeprogramms für den Schallschutz wurden 1'000 Wohngebäude gedämmt (Arbeiten abgeschlossen). Dies entspricht einem ausgerichteten Betrag von rund EUR 6,9 Millionen." ... "Gemäss den Schätzungen, welche die DGAC im Rahmen des PGS angestellt hat, steht zurzeit die Schalldämmung von etwa 750 Wohnungen noch aus."*

Das heisst, die bereits lärmsanierten Wohneinheiten, laut Webreporting in Saint-Louis, Hégenheim, Héringue, Blotzheim und Bartenheim, und ihre Bewohnenden werden in den Tabellen (S. 47-49 und 52-54) nach wie vor zu den Lärm- und Schlafstörungsgeschädigten gezählt. Die effektive Anzahl lärm betroffener Anwohnenden in noch nicht sanierten Wohneinheiten dürfte weniger als die Hälfte der ausgewiesenen Zahlen betragen.

f) Systematische Starts ab Pistenende

Systematische Starts ab Pistenende sollen vertieft studiert werden, obwohl die Massnahme in der Auflistung der bisherigen Massnahmen auf S. 60 als *"erledigt"* aufgeführt ist: *"Überprüfung der Betriebs- und Umwelteffizienz systematischer Abflüge von den Pistenschwellen 15 und 33"*. Bis heute sind die Ergebnisse der seit Jahren laufenden Studie nicht bekannt, ebenso, wann die Umsetzung endlich erfolgt.

B.1: Prüfung der Einhaltung des Betriebserlasses vom 6. August 2021 über Betriebsbeschränkungen für den Flughafen Basel-Mulhouse

Mit der Prüfung eines Betriebserlasses ist dessen Einhaltung noch nicht gewährleistet. Monetäre Sanktionen mögen für die Fluggesellschaften einen finanziellen Anreiz schaffen, die Betriebsbeschränkungen einzuhalten. Jedoch müsste auch der Flughafen sanktioniert werden, wenn er die Rahmenbedingungen für eine nach heutigem Standard zeitgerechte Abwicklung von Starts nicht erfüllt.

Ein Zielkonflikt ist im Umstand zu verorten, dass die französische Staatskasse von Bussgeldern für Verspätungen, die eine Fluggesellschaft selbst verschuldet, in beachtlicher Höhe profitiert.

C.1: Erneute Zertifizierung des Lärmmess- und Radarspurtrackingsystems

Das Monitoring von Fluglärm, die Zertifizierung der dazu benötigten Infrastruktur und das Radarspurtracking stellen keine Lärminderungs-, sondern nur eine Lärmregistrierungsmassnahme dar.

Insbesondere stossend ist, dass der Dauerschallpegel über dem französischen Grenzwert L_{den55} auf Schweizer Hoheitsgebiet (Allschwil-Dorf) konsequent ignoriert wird und ebenda keine Gegenmassnahmen eingeleitet werden, was andernorts im Raum Frankreich bei deutlich geringeren Dauerschallpegeln durchaus der Fall ist.

Festzuhalten ist an dieser Stelle zudem, dass die Messstation in Hésingue im November 2019 vom östlichen Dorfrand bei der Jardinerie Fuchs nach Osten direkt in die Pistenachse verlegt wurde – aufs grüne Feld ausserhalb der Ortschaft. Für die Lärmbelastung im Siedlungsgebiet sind die Messwerte umso weniger repräsentativ, als bei der geringen Flughöhe an dieser Stelle die seitliche Lärmausbreitung auf kurze Distanz sehr stark abnimmt.

C.2: Instrument zur Verfolgung und Begrenzung der Lärmentwicklung

Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2022).

Was "eine begrenzende Lärmkurve" beinhaltet, ist den betroffenen Gemeinden und den Anrainerorganisationen bis heute nicht plausibel dargelegt worden.

C.3 Verbesserung der Online-Informationstools für die Anwohnerschaft

Das ist keine Lärmvorsorge-, sondern eine Kommunikationsmassnahme.

Trotz des bestehenden Tools des Webreportings wird die Datenveröffentlichung zunehmend verschleppt: Der Mitte Februar kommunizierte Stand bezog sich auf Oktober 2023. Damit ist das Webreporting für die Öffentlichkeit nicht rascher verfügbar als die früheren Quartalsberichte.

Die Beantwortung von Beschwerden über oder Fragen zum Flugbetrieb lässt monatelang auf sich warten und fällt in der Regel nichtssagend aus. Als inakzeptable Erklärung für diesen Missstand werden seit Jahren Personalengpässe angeführt.

C.4: Mehr Informationen für und Austausch mit Politikern und Anwohnerorganisationen

Das ist keine Lärmvorsorge-, sondern eine Kommunikationsmassnahme.

Die in den letzten Jahren vom EuroAirport gelebte Praxis belegt das Gegenteil, was den Austausch mit Anrainerorganisationen anbetrifft. Lange im Voraus festgelegte Sitzungstermine werden kurzfristig ganz oder die Teilnahme einzelner Flughafenvertreter abgesagt, Ersatztermine nur in beschränktem Umfang und mit langer Verzögerung angeboten.

Fazit

Der neue Lärmvorsorgeplan 2024-2028 bedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung, die dem Ziel "die Lärmbelastung des Flughafens Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus zu bekämpfen und zu mindern" entspricht.

Diesbezügliche Interventionen dürfen von der Schweizer Vertretung im Verwaltungsrat erwartet werden, insbesondere vom BAZL, zumal die Intensivierung der Flugabwicklung auf Schweizer Hoheitsgebiet nicht nur im Kontext von Fluglärm, sondern auch hinsichtlich Flugsicherheit relevant ist (Gruppenrisiko).

Reinach, 17. März 2024

Für den Schutzverband:

Katrin Joos Reimer

