

KRITIK AM LÄRMVORSORGEPLAN 2018-2022 DES FLUGHAFENS BASEL-MULHOUSE

FAZIT

Der Lärmvorsorgeplan ist in der vorliegenden Fassung vollumfänglich zurückzuweisen, weil er mindestens drei der acht Bedingungen, welche Artikel R. 572.8 des französischen Umweltgesetzes voraussetzt, nicht erfüllt.

Obwohl der Nordwestschweizer Luftraum zur Nutzung für den Flugbetrieb am EuroAirport an die französische Zivilluftfahrtbehörde delegiert ist, der Fluglärm in Schweizer Hoheitsgebiet lokal den französischen Lärmgrenzwert seit Jahren überschreitet und ebenda die meisten Anrainer vom Fluglärm betroffen sind, berücksichtigt der Lärmvorsorgeplan ausschliesslich französisches Terrain.

Der Lärmvorsorgeplan bildet für 2016 eine räumliche Lärmverteilung ab, die weder mit dem 2015 in Kraft gesetzten Plan de gêne sonore, noch mit der realen Lage der Startrouten übereinstimmt. Die darin enthaltene Langzeit-Prognose stammt von 2004 und ist im Vergleich zu den heutigen Verhältnissen völlig realitätsfremd.

Etliche Ausführungen und Zahlen im Lärmvorsorgeplan sind fehlerbehaftet, widersprüchlich oder in der deutschen Fassung sinnentstellend falsch übersetzt.

Dass die Eingabe von Stellungnahmen nur on-line mittels eines Textfensters möglich ist und nicht einmal die Option enthält, eine Datei einzufügen, ist ein Hohn und entspricht nicht den Regeln eines seriösen Mitwirkungsverfahrens.

FORDERUNGEN

Der Lärmvorsorgeplan ist zurückzuziehen und nach folgenden Kriterien neu auszuarbeiten:

- Räumliche Darstellung des vollständigen Fluglärm-Perimeters auch auf Schweizer Territorium nach französischen und Schweizer Lärmgrenzwerten
- Erhebung sämtlicher relevanter Daten (Anzahl betroffener Gebäude und Personen, Fläche etc.) auch für Schweizer Territorium nach französischen und Schweizer Lärmgrenzwerten
- Ausarbeiten einer neuen Langzeit-Prognose aufgrund von aktuellen Daten und Trends
- Aufnahme von konkreten Lärmschutzmassnahmen für Schweizer Territorium, insbesondere Rückverlegung der Startprozeduren ab Piste 15 zwischen Allschwil und Hégenheim, zwingende Starts ab Piste 15 ab der Pistenschwelle, Reduktion der Nachtflugbewegungen südlich des Flughafens
- Korrekte Übersetzung der deutschsprachigen Fassung und Behebung aller Fehler
- Vollständige Wiedergabe aller Textteile
- Neues Mitwirkungsverfahren zum neu ausgearbeiteten Lärmvorsorgeplan

WÜRDIGUNG DES LÄRMVORSORGEPLANS IM DETAIL

Qualität in der Aufbereitung des Dokuments

Zeitraum (S. 3)

Lärmvorsorgepläne haben eine Gültigkeit von fünf Jahren. Der letzte galt von 2011 bis 2016, der neue wurde erst Anfang Oktober 2018 vorgelegt. Das Mitwirkungsverfahren dauert bis Anfang Dezember. Trotzdem wird eine Gültigkeitsdauer von 2018-2022 angegeben.

Layout

Bezüglich Layout ist das Dokument schludrig aufbereitet. Einige Textfelder und Textpassagen sind unvollständig abgebildet, wodurch Informationen verloren gegangen sind. Nur im Studium beider Sprachversionen wird deren Inhalt im vollen Umfang verständlich:

deutsche Version: S. 7 Kasten N° 2, S. 9 Kasten N° 1, S. 22 Kasten

französische Version: S 11 Kasten, S. 17 letzter Absatz

Übersetzung

Die deutsche Version des Lärmvorsorgeplans enthält einen sinnentstellenden Übersetzungsfehler von gravierender Bedeutung: Im Zusammenhang mit geplanten Lärmschutzmassnahmen wird 'Seuil de la piste' simpel mit 'Piste' statt mit dem stehenden Begriff 'Pistenschwelle' übersetzt. Die dadurch entstandene Fehlinformation wird an drei Stellen konsequent wiederholt, was flüchtiges Arbeiten als möglichen Grund unwahrscheinlich erscheinen lässt. Der Ministerialerlass, worauf sich die falsch übersetzte Aussage bezieht, schreibt unmissverständlich vor, dass Nachtstarts ab Piste 15 die gesamte Pistenlänge ausnützen müssen, was keinesfalls bedeutet, dass Nachtstarts zwingend ab Piste 15 zu erfolgen haben!

deutsche Version		französische Version	
S. 5	Analyse der operativen Effizienz systematischer Starts <u>von Piste 15</u>	S. 5	Etudier l'efficacité opérationnelle et environnementale d'un décollage systématique <u>du seuil de la piste 15</u>
S. 30	Zwischen 22.00 Uhr und 07.00 Uhr haben Starts zwingend <u>über die Piste 15</u> zu erfolgen.	S. 29	Obligation de décollage systématique <u>du seuil de la piste 15</u> entre 22h et 7h.
S. 59	Analyse der operativen und umweltschützerischen Effizienz systematischer Starts <u>von Piste 15</u> Ziele und Risiken Die Überflughöhen wirken sich auf die gemessenen aerodynamischen Lärmpegel aus. Zwischen 22.00 Uhr und 07.00 Uhr sind systematische Starts <u>von Piste 15</u> obligatorisch. Eine Reihe von Anspruchsgruppen ist der Meinung, dass diese Massnahme ganztägig gelten sollte, um den Lärmpegel bei Überflügen der betroffenen Gemeinden zu verringern. Beschreibung der Massnahme	S. 58	Etudier l'efficacité opérationnelle et environnementale d'un décollage systématique <u>du seuil de la piste 15</u> Objectifs et enjeux Les altitudes de survol ont une influence sur les niveaux de bruit aéronautiques mesurés. Le décollage systématique <u>du seuil de piste 15</u> est obligatoire entre 22h00 et 07h00. Différentes parties prenantes estiment que cette mesure doit être généralisée sur toute la journée, afin de réduire les niveaux de bruit des survols des communes concernées. Description de la mesure

Die Einführung systematischer Starts von Piste 15 wirkt sich auf die Flughafenkapazität sowie die Umwelt aus. Daher ist zunächst eine Studie zur Folgenabschätzung durchzuführen. Zudem wird die DGAC die Bedingungen für diese Einführung, die Folgen für die Umwelt und für den Betrieb analysieren.

La mise en oeuvre du décollage systématique depuis le seuil de la piste 15 a une incidence sur la capacité aéroportuaire et sur l'environnement ce qui nécessite une étude préalable de ses conséquences. Aussi, la DGAC étudiera les conditions de mise en oeuvre, l'impact environnemental et opérationnel d'une telle mesure.

Daten

Zu den vier Lärmkarten (L_{den} und L_n zum Referenz- und Langzeit-Szenario) enthält der Lärmvorsorgeplan je zwei Tabellen mit Daten zur Anzahl betroffener Einwohner und der Fläche für das Referenz- und das Langzeit-Szenario (S. 25-27). Beide Tabellen zum Referenz- und beide Tabellen zum Langzeit-Szenario beziehen sich auf den Ganztags-Dauerschallpegel L_{den} , weisen aber sehr unterschiedliche Zahlen aus. Es ist anzunehmen, dass die jeweils zweite Tabelle sich auf den Nacht-Dauerschallpegel L_n bezieht, aber falsch beschriftet ist.

Der Rabatt auf Tageslandungen wird mit 6 % beziffert (S. 37), beträgt aber gemäss Tarifreglement 2018 18 %.

Es ist nicht auszuschliessen, dass der Lärmvorsorgeplan weitere Fehler enthält, die auf eine unsorgfältige Ausarbeitung zurückzuführen, aber weniger offensichtlich sind, weshalb die Richtigkeit des gesamten Dokuments in Frage gestellt werden muss.

Qualität der Datengrundlage

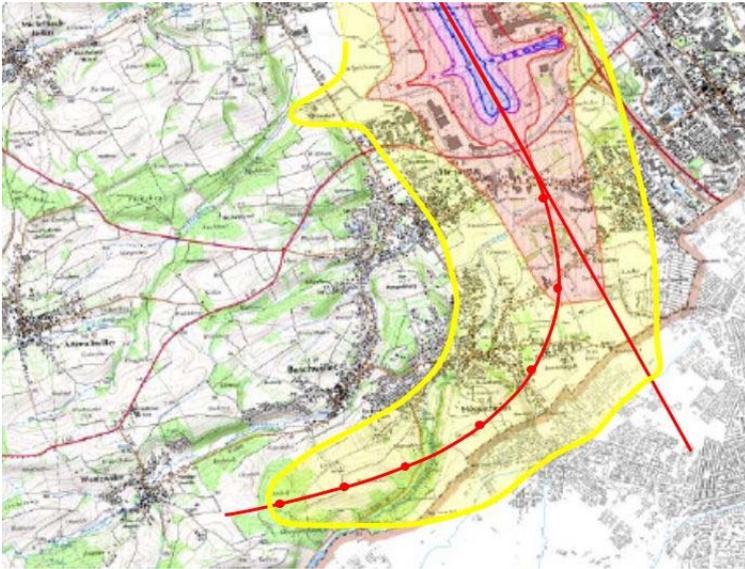
Lärmkarten

Die L_{den} -Referenzlärmkarte (S. 64), welche die Situation von 2016 mit rund 95'000 Flugbewegungen wiedergeben soll, entspricht nicht den praktizierten Startrouten und kann folglich nicht korrekt sein:

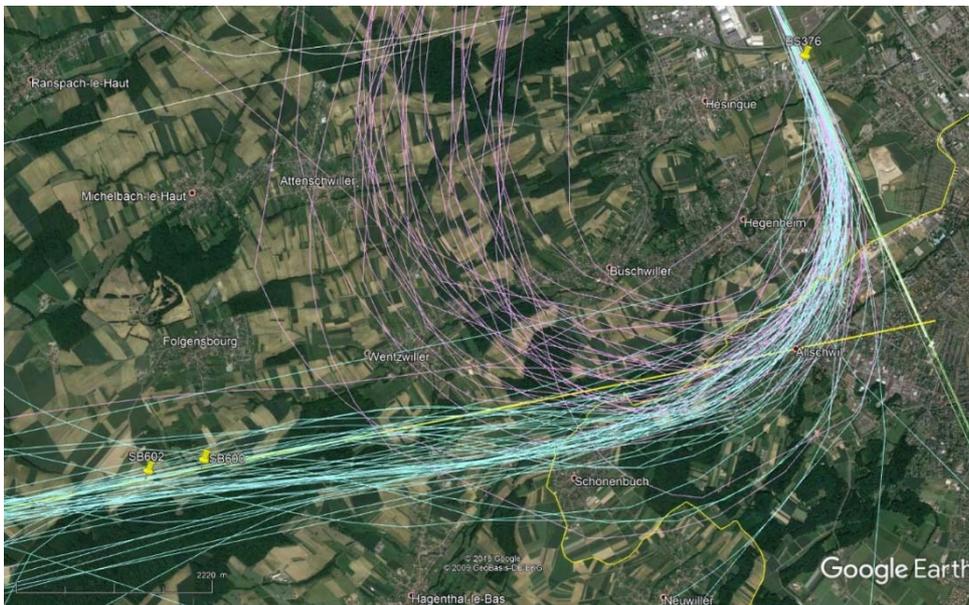
Der Perimeter mit L_{den} 55 dB im südwestlichen Gebiet des Flughafens bildet die konventionellen Startprozeduren LUMEL-6T, BASUD-6T und HOC-6T ab, nicht aber die seit Mitte 2014 praktizierten RNAV-Prozeduren LUMEL-6P, BASUD-6P und HOC-6P. Wird die Ideallinie der Flugroute, die mittig im Lärmteppich liegen müsste, in die Lärmzone der Referenzlärmkarte eingezeichnet, führt sie nördlich der Landesgrenze zwischen Hégenheim und Allschwil vorbei. Mit der Inbetriebnahme der RNAV-Prozeduren wurde aber die Flugroute nach Süden verschoben, weshalb seither das Ortszentrum von Allschwil direkt überflogen wird. Zwar wird dieser Fakt von EuroAirport, BAZL und der französischen Zivilluftfahrtbehörde DGAC vehement bestritten, ist aber durch die Radarspuren der Starts und den abrupten Anstieg der von den Messstationen in Allschwil-Dorf (EAP und kommunal) und Binningen (kommunal) registrierten Flugereignisse in ihrer Lautstärke und/oder Anzahl zweifelsfrei belegt.

Im Lärmvorsorgeplan wird hervorgehoben (S. 10): *"Abschliessend ist anzumerken, dass die Lärmvorsorgepläne in Mindestabständen von fünf Jahren überprüft und bei einer signifikanten Entwicklung der festgestellten Lärmpegel überarbeitet werden."* Die strategischen Lärmkarten für L_{den} und L_n (S. 66 und 67), hier als Langzeit-Szenario bezeichnet, datieren aber von 2004 (S. 25). Die Grunddaten bezüglich Flottenmix, Pistenbenützungsquoten und Flugrouten entsprechen längst

nicht mehr den heutigen Verhältnisse am EuroAirport. Zudem enthält die Lärmkarte im Langzeit-Szenario die dritte Piste, die kaum bis 2022 gebaut sein dürfte.



Referenzlärnkarte 2016 (S. 64) mit eingezeichneten Ideallinien der konventionellen Startprozeduren LUMEL und BASUD direkt



Radarspuren von Starts vom 26. Juli 2018 (Quelle: www.dflde.de)

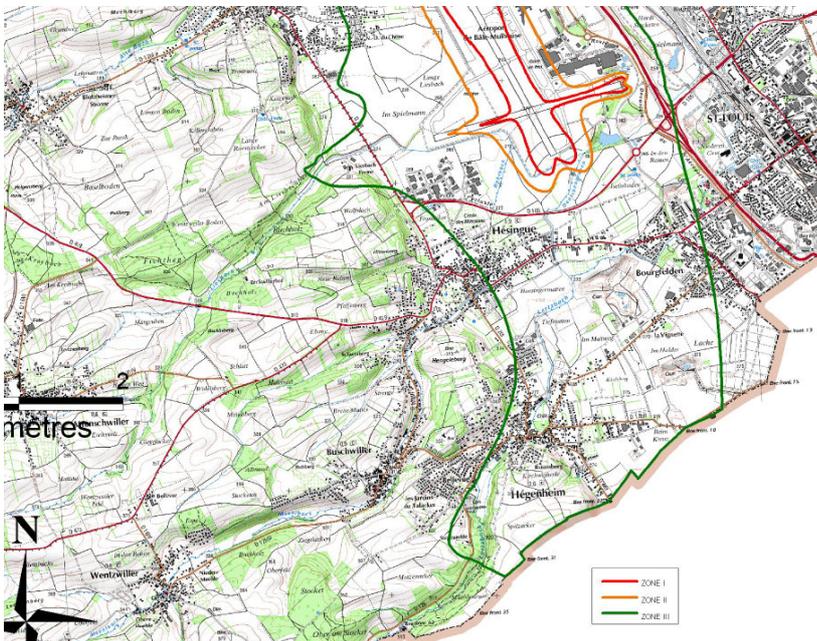
- blaue Linien: RNAV-Prozedur LUMEL und BASUD
- rosa Linien: Prozedur ELBEG
- grüne Linien: Prozedur BASUD direkt
- weisse Linien: Starts ab Piste 26
- gelbe Linie: Achse SB600-SB602-SB604, worauf die nach Süden verschobenen RNAV-Prozeduren einschwenken sollten. Fast alle Starts überfliegen die Achse Richtung Süden und überqueren Allschwil-Dorf direkt.

Die L_n -Referenzlärnkarte (S. 65) für die Nachtstunden 22-06 Uhr mag den rechtlichen Vorgaben von Frankreich entsprechen, ist aber für einen Flughafen mit einer Nachtsperrezeit eine Absurdität, was für fünf der elf grössten französischen Flughäfen zutrifft (Bâle-Mulhouse, Paris Orly, Le Bourget, Beauvais Tillé und Bordeaux). In der Nachtsperrezeit darf – Ausnahmegenehmigungen für einzelne gewerbliche Flüge sowie generell Rettungs- und Staatsflüge ausgenommen – von einem Dauerschallpegel durch Fluglärm von 0 dB ausgegangen werden. Der effektive Fluglärm der nächtlichen Betriebszeit wird also rechnerisch mit den Nachtruhe-Stunden "verdünnt", weshalb die

geografischen L_n -Lärmzonen ohne jegliche Aussagekraft über die tatsächlichen Verhältnisse in den nächtlichen Betriebsstunden von 22-24 Uhr und 05-06 Uhr sind.

Frankreich unterscheidet zwischen einem Lärmbelastungsplan (PEB: Plan d'exposition au bruit) und einem Lärmschutzplan (PGS: Plan de gêne sonore). Der PEB ist raumplanungsrelevant und regelt Einschränkungen in der Landnutzung in lärmbelasteten Zonen. Der PGS definiert die Zonen, worin Anspruch auf finanzielle Unterstützung zur lärmtechnischen Sanierung von Gebäuden durch den Lärmverursacher besteht. Beide Pläne bedienen sich der gleichen Grenzwerte bezüglich Dauerschallpegel-Niveaus. Jeder vernünftig denkende Mensch geht wohl davon aus, dass die geografische Ausdehnung des Lärmteppichs in beiden Plänen übereinstimmen sollte. So ist im Lärmvorsorgeplan denn auch festgehalten (S. 9): *"Bei der Ausgangslage werden der Flugverkehr des Vorjahres oder die letzten verfügbaren Jahresdaten berücksichtigt, allenfalls stammen sie aus dem Lärmschutzplan (plan de gêne sonore, PGS). Die Langzeitige Lage basiert auf den Hypothesen für den PEB, sofern nichts anderes vermerkt ist."*

Der vorliegende Lärmvorsorgeplan (PPBE: Plan de prévention du bruit dans l'environnement) greift aber nicht auf den 2015 in Kraft gesetzten PGS zurück (S. 29, 51), der sich in der geografischen Lage des Lärmperimeters wesentlich vom Referenz- und Langzeit-Szenario unterscheidet. Die Spitze des Lärmteppichs im Südwesten des Flughafens ist deutlich kürzer und breiter und würde eine Verlagerung auf Schweizer Terrain aufzeigen, wenn es nicht ausgeblendet wäre. Die Ideallinie der Flugroute im PGS würde mitten über das Ortszentrum von Allschwil führen, wäre sie eingezeichnet. Der PGS basiert auf der neuen RNAV-Routenführung für die Prozeduren LUMEL-6P und BASUD-6P. Dass der Lärmvorsorgeplan einen rechtsgültigen PGS ignoriert und stattdessen auf ein 14 Jahre altes Langzeit-Szenario zurückgreift, ist unseriös und inakzeptabel.



Plan de gêne sonore 2015 (Quelle: www.euroairport.com)

Datenbasis der Lärmkarten

Die Angaben berücksichtigen ausschliesslich französisches Territorium, geben also keine Auskunft über die Fluglärmsituation im Schweizer Agglomerationsraum mit dichtester Besiedelung. Dieser Umstand ist als umso dreister zu werten, als der Nordwestschweizer Luftraum zur Nutzung für den Flugbetrieb am EuroAirport an die französische Zivilluftfahrtbehörde delegiert ist, sich der vom EuroAirport verursachte Fluglärm international auswirkt und deshalb dem Espoo-Abkommen

unterliegt, und der binationale Status den Flughafen verpflichtet, bei der Nutzung von Schweizer Territorium auch Schweizer Recht einzuhalten, so zum Beispiel die verbindliche Festlegung im SIL-Objektblatt, dass der EuroAirport die Fluglärmsituation aufgrund aktueller Daten mindestens alle drei Jahre auszuweisen hat (SIL-Teil IIIC – BS/BL1, S. 4). Betreffendes Dokument stammt aus dem 2013 – ein aktueller Lärmnachweis für Schweizer Gebiet wurde aber bis heute nicht erbracht!

Im aktuellen Lärmvorsorgeplan wird für 2016 die Anzahl Einwohner in der französischen Lärmzone L_{den} 55 dB mit 7'793 beziffert (bei 95'545 Flugbewegungen, S. 25), die in 3'464 Wohnungen leben. Die DGAC schätzt aufgrund des 2015 aktualisierten PGS die Zahl der Wohnungen mit Sanierungsanspruch aber nur auf 1'797, was bei gleicher Belegung knapp 4'000 Personen entspricht (S. 51). Das Langzeit-Szenario prognostiziert 3'926 Personen (bei 149'000 Flugbewegungen, S. 26), ohne Angabe von Wohnungseinheiten. Bei gleichbleibender Wohnungsbelegung dürfte dies 1'745 Wohnungen entsprechen. Die grosse Divergenz in diesen statistischen Angaben hat Erklärungsbedarf!

Die Liste der elsässischen Ortschaften, die vom Lärmperimeter L_{den} 55 dB im Langzeit-Szenario von 2004 betroffen sein sollen (S. 26), umfasst die elsässischen Gemeinden Bartenheim, Blotzheim, Buschwiller, Hégenheim, Hésingue, Saint-Louis, Sierentz und Wentzwiller. Für das Referenzjahr führt der Lärmvorsorgeplan jedoch nur Bartenheim, Blotzheim, Hégenheim, Hésingue und Saint-Louis auf und in der Lärmbelastungskarte (PGS) von 2015 liegen Buschwiller, Sierentz und Wentzwiller klar ausserhalb der Lärmzone L_{den} 55 dB. Effektiv wurden vom EuroAirport bis Ende 2017 nur Lärmschutzmassnahmen an Gebäuden in Blotzheim, Hégenheim, Saint-Louis und Hésingue finanziert (Umweltbericht 2017, S. 17). Die Liste ist folglich völlig unrealistisch.

Ein krasser Widerspruch besteht in den Prognosen darin, dass sich die Zahl betroffener Gemeinden im Elsass von aktuell fünf auf acht erhöht (S. 24 und 26), sich die betroffene Personenzahl aber halbieren und die Fläche mit einem Dauerschallpegel von mindestens L_{den} 55 dB um rund 10 % reduzieren soll (S. 25 und 26). Demgegenüber ist dem Lärmvorsorgeplan zu entnehmen, dass der Umkreis der Lärmzone L_{den} 55 dB mit dem PGS von 2015 gewachsen sei (S. 51). Widersprüchlicher und irreführender könnten die Angaben nicht sein!

In allen Lärmvorsorgeplänen ist vermerkt: *"Teile von Allschwil, Basel und Schönenbuch auf Schweizer Boden dürften ebenfalls betroffen sein."* – Für den Allschwiler Ortskern hat der EuroAirport in seinen Umweltberichten seit 2008 nur einmal einen L_{den} -Wert <55 dB ausgewiesen (2009: 54.9 dB)!

Angaben zu Sanktionen

Gemäss Lärmvorsorgeplan sollen von 2004 bis 2016 für Regelverstösse 144 Bussen über einen Gesamtbetrag von 696'800 Euro ausgesprochen worden sein (S. 30). In den Umweltberichten 2004 bis 2017 weist der EuroAirport die Höhe der Bussen erst ab 2010 aus: Für 29 geahndete Verfehlungen ab 2010 betrug das Bussgeld gesamthaft 125'500 Euro; von 2004 bis 2009 sind total 18 geahndete Verfehlungen aufgeführt. Rund die Hälfte betrifft Verstösse gegen SID-Abflugprozeduren, ein Viertel betrifft Verstösse gegen zeitliche Beschränkungen.

Es stellt sich die Frage, ob die Angaben in den Umweltberichten des EuroAirports falsch sind oder jene im aktuellen Lärmvorsorgeplan und worauf die sehr grosse Divergenz beruht.

Bisher getroffenen Massnahmen

Viele der aufgeführten Massnahmen zur Beschränkung der Lärmbelastigung von Flughafenwohnern stellen gar keine Beschränkungsmassnahme dar, sondern beinhalten lediglich die

Beschreibung der Lärmsituation. Keine einzige konkrete Massnahme bezieht sich auf eine Fluglärminderung auf Schweizer Terrain.

Erstellung des Lärmexpositionsplans (PEB) (S. 28)

Der PEB ist nur für französisches Territorium gültig und in der Langzeit-Prognose völlig überholt. Ein PEB gibt nur die räumliche Lärmverteilung wieder, reduziert den Lärm aber nicht.

Erstellung des Lärmschutzplans (PGS) (S. 28)

Der PGS ist nur für französisches Territorium gültig und bildet den Lärmteppich auf Schweizer Terrain nicht einmal ab. Ein PGS gibt nur wieder, in welchem Gebiet ein Anspruch auf subventionierte Lärmschutzmassnahmen an Gebäuden besteht.

Ministerialerlass zur Einschränkung des Flugbetriebs

- Keine Starts zwischen 00.00 Uhr und 06.00 Uhr (S. 29)

Für den Verspätungsabbau besteht keine zeitliche Befristung, womit er theoretisch über die ganze Nachtsperrezeit erlaubt ist. Die Nachtsperrezeit wird regelmässig durch Erteilung von Ausnahmebewilligungen umgangen. Da der Startzeitpunkt nach 'heure bloc' (Verlassen des Gates bzw. Standplatzes) bemessen wird statt 'heure piste' (Anrollen auf der Piste), finden sehr wohl Starts nach 00.00 Uhr statt, wofür nicht einmal der entsprechende Zeitzuschlag verrechnet wird.

- Keine Landungen zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr (S. 29)

Für den Verspätungsabbau besteht keine zeitliche Befristung. Die Nachtsperrezeit wird regelmässig durch Erteilung von Ausnahmebewilligungen umgangen. Da der Landezeitpunkt nach 'heure bloc' (Erreichen des Gates bzw. Standplatzes) bemessen wird statt 'heure piste' (Aufsetzen auf der Piste), finden sehr wohl Landungen vor 05.00 Uhr statt, wofür nicht einmal der entsprechende Zeitzuschlag verrechnet wird.

- Keine Bewegungen der lärmstärksten Kapitel-3-Flugzeuge (kumulative Marge <5 EPNdB) zu Nachtstunden (S. 29)

Die kumulative Marge, bestehend aus drei Einzelwerten für Landung (Messpunkt vor der Piste), Anrollen (Messpunkt seitlich der Piste) und Start (Messpunkt nach der Piste), ist eine absolut ungeeignete Grösse zur Lärmbeschränkung. Ein Mensch nimmt den Lärm einer landenden, anrollenden oder startenden Maschine wahr, je nachdem, wo er sich aufhält, nie aber einen kumulierten Lärmwert aller drei Ereignisse. Eine geforderte kumulative Marge von ≥ 5 EPNdB unter dem zulässigen Grenzwert für den betreffenden Maschinen- und Triebwerktyp, und das erst noch nur für Nachtstunden, ist eine lächerlich kleine Lärmreduktion.

- Verbot von Kapitel-2-Flugzeugen (S. 29)

Das Verbot von Kapitel-2-Flugzeugen (Baujahre 1971-1977) wurde am EuroAirport 2002 ausgesprochen; in Europa durften solche Maschinen ab 1988 nur noch mit Ausnahmegenehmigungen starten und landen, ab 2002 gar nicht mehr. Diese Lärmschutzmassnahme war also nicht flughafenspezifisch, sondern wurde von der Europäischen Union verbindlich vorgegeben (Quelle: Lexikon der Luftfahrt, Klusmann & Malik).

- Keine Triebwerk-Probelaufe ausserhalb eines Silencers zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr sowie an Sonntagen (S. 29)

Triebwerktests der am EuroAirport angesiedelten Flugzeugservice-Unternehmen sollten unabhängig von Tageszeit und Wochentag ausschliesslich in einem Silencer erlaubt sein.

- Keine Bewegungen der lärmstärksten Kapitel-3-Flugzeuge (kumulative Marge <10 EPNdB) zu Nachtstunden (S. 29)

Die Erhöhung der kumulativen Marge von 5 auf 10 EPNdB ist immer noch lächerlich und erlaubt nach wie vor Nachtflugbewegungen auch von Flugzeugen, die einen Einzelwert für Landung (Messpunkt vor der Piste), Anrollen (Messpunkt seitlich der Piste) oder Start (Messpunkt nach der Piste) von 0 dB Grenzwert-Unterschreitung ausweisen. Für die davon betroffene Bevölkerung resultiert in diesem Fall keinerlei Lärmreduktion.

- Keine Bewegungen an Sonn- und Feiertagen von 22.00 Uhr bis 09.00 Uhr von Flugzeugen mit einem Lärmwert bei der Landung oder beim Start von >97 EPNdB (S. 30)

Dieser Grenzwert ist so hoch angesetzt, dass davon kaum ein Flugzeug betroffen ist. Eine Lärmreduktion ergibt sich daraus nicht.

- Zwischen 22.00 Uhr und 07.00 Uhr Starts zwingend ab Piste 15 (S. 30)

Wie bereits dargelegt, liegt hier ein Übersetzungsfehler vor. Die Lärmschutzmassnahme besteht gemäss Ministerialerlass darin, dass im genannten Zeitfenster für Starts ab Piste 15 die gesamte Pistenlänge ausgenützt, also von der Pistenschwelle aus gestartet werden muss. Die deutsche Version des Lärmvorsorgeplans gibt aber vor, dass zu Nachtstunden Starts zwingend ab Piste 15 Richtung Süden zu erfolgen haben.

Abweichende Anweisungen zur Pistennutzung

- Vorzugsweiser Start ab Piste 26 (S. 30)

Zwar verkehren viele Flugzeuge am EuroAirport, welche die kürzere Nebenpiste benützen könnten, genutzt wird diese Piste aber kaum mehr. Das Versprechen, woran die Finanzierung der Pistenverlängerung von Schweizer Seite 1998 geknüpft war, wurde nach dem Pistenausbau nur während zwei, drei Jahre umgesetzt.

- Vorzugsweise Nachtstarts ab Piste 33 (S. 30)

Die Lärminderungsmaßnahme für Gemeinden südlich des Flughafens wurde im April 2014 teilweise aufgegeben. Zwar erfolgen über 80 % aller Nachtstarts nach wie vor Richtung Norden ab Piste 33 über wenig besiedeltes Gebiet, die restlichen Nachtstarts ab Piste 15 führen in Allschwil aber zu gleich vielen, gleich lauten einzelnen Lärmereignissen wie in Bartenheim (Quelle: Umwelt-Bulletins)! Zu Tagesstunden und in der ersten Nachtstunde (22-23 Uhr) ist die dicht besiedelte südliche Region deutlich stärker lärmbelastet als die nördliche. Nur in der zweiten und letzten Nachtstunde (23-24 Uhr bzw. 05-06 Uhr) ist dort der Dauerschallpegel leicht höher als im Süden.

- Direktstarts Richtung Süden (S. 30 und 31)

Bemerkenswert ist, dass die nicht rechtsverbindliche, weil nur von den Schweizer EAP-Verwaltungsräten und dem damaligen Flughafendirektor unterzeichnete Absichtserklärung von 1998 nicht vollständig zitiert wird. Es fehlt der Passus, dass im Jahresschnitt nur acht Strahlflugzeuge pro Tag die direkte Südstartroute BASUD- und HOC-6Y absolvieren dürfen. Diese Direktstarts dienen als Lärmschutzmassnahme für elsässisches und deutsches Territorium; unbeachtet bleibt, dass davon etwa 60'000 Personen auf Schweizer Seite betroffen sind.

Im Kontext des gesamten, einzig auf französisches Territorium ausgerichteten Lärmvorsorgeplans kommt der Verdacht auf, dass die Nutzungsbeschränkung der Direktstarts als Lärmschutzmassnahme für elsässisches Gebiet ganz fallen gelassen werden könnte.

Umsetzung des ILS33-Landeverfahrens (S. 32)

Dass das ILS33-Landeverfahren Eingang im Lärmvorsorgeplan abgehandelt wird, belegt neuerlich, dass sich die Lärmvorsorge ausschliesslich auf französisches Gebiet ausrichtet und das neue Landeverfahren nicht nur aus Sicherheitsgründen, sondern vor allem auch zur Lärmreduktion auf

französischem Territorium eingerichtet wurde:

Gegenüber dem vormaligen Sichtanflugverfahren sind mit der ILS33-Prozedur auf Elsässer Boden rund 8'000 Personen weniger von einer Überflughöhe ≤ 1000 m über Meer betroffen, dafür in der Schweiz rund 5'000 Personen mehr plus zusätzlich circa 48'000 Personen von einer Überflughöhe von 1000-2000 m über Meer (Quellen: Dossier ILS34 3. Teil, DGAC und Präsentation ILS34, BAZL). Anzumerken ist, dass für einen Teil der neu überflogenen Gebiete in der Anflugschneise aufgrund der Höhenlage im Jura die reale Überflughöhe ebenfalls ≤ 1000 m ist.

Bereits 2002 wurde auf Antrag der französischen Fluglärmkontrollbehörde ACNUSA die Rückenwindkomponente zur Umstellung auf Südlandungen von vormals 10 kn auf 5 kn herabgesetzt, um elsässisches Territorium nördlich des Flughafens von Fluglärm zu entlasten (Quelle: Projekt einer Vereinbarung, ACNUSA 2001). Obwohl in der 25-jährigen Periode von 1977-2001 die Jahresquote von Südlandung im Sichtflugverfahren lediglich 3 % betrug, forderte die ACNUSA eine ILS33-Landequote von 8-12 %. Und dies obwohl in der Risikoanalyse von 2001 dem ILS33-Verfahren nur unter der Bedingung, dass nicht vermehrt Südlandungen praktiziert würden als vorher, einen positiven Einfluss auf die Sicherheit attestiert wurde. Seit Inbetriebnahme des ILS33 Ende 2007 liegt die durchschnittliche Südlandquote bei 7.8 %!

Im Lärmvorsorgeplan wird erwähnt, dass zur Minderung der Auswirkungen auf die Umwelt zwischen der DGAC und dem BAZL ein Abkommen über die Pistennutzungsbedingungen und deren Kontrolle unterzeichnet wurde. Nur wird das Abkommen von der DGAC nicht eingehalten, weder in Bezug auf die Jahreslimite für ILS33-Landungen (8 %), noch bezüglich der Windbedingung von >5 kn Rückenwindkomponente.

Minderung der Flugstreuungen bei Starts: RNAV-Prozeduren (S. 33)

Im Lärmvorsorgeplan wird unumwunden zugegeben, dass die RNAV-Prozeduren LUMEL- und BASUD-6P als Lärmschutzmassnahme für die elsässischen Gemeinden Buschwiller, Hégenheim und Wentzwiller mit insgesamt rund 5'000 Einwohnern eingeführt wurden. Damit einher ging die Verschiebung der Routenführung nach Süden direkt über den Ortskern von Allschwil (siehe Abbildung auf S. 4 dieser Stellungnahme). Die Lärmauswirkungen reichen bis Binningen und treffen ein Vielfaches an Personen auf Schweizer Seite.

Darin bestätigt sich, dass Lärmvorsorgemassnahmen nur für französisches Territorium getroffen werden, auch indem Start- und Landeverkehr zunehmend über das am dichtesten besiedelten Gebiet in der Umgebung des Flughafens – der Baselbieter Agglomerationsgürtel – verlagert wird.

CD-ROM zur Visualisierung des Flugverkehrs (S. 34)

Die technische Visualisierung des Flugverkehrs stellt keine Lärmschutzmassnahme dar.

Unterstützung der Schallisolation (S. 35)

In den Genuss von Subventionen für bauliche Schallschutzmassnahmen kommen nur elsässische Anrainer, wenngleich sich der Perimeter L_{den} 55 dB weit nach Allschwil hinein erstreckt. Eine derartige Ungleichbehandlung durch eine binationale öffentlich-rechtliche Unternehmung ist unhaltbar. Dass der Lärmschutzfonds nicht in genügendem Mass geöffnet wird, weil die Lärmgebühren zu tief angesetzt sind, lässt Zweifel an der betriebsökonomischen Kompetenz des EAP-Verwaltungsrats aufkommen.

Strengere Betriebsbeschränkungen (S. 35)

- Verbot von Landungen und Starts der lärmstärksten Flugzeuge zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr

Wiederholung von S. 29

- Verbot von lauten Flugzeugen an Sonntagen und Feiertagen vor 09.00 Uhr und nach 22.00 Uhr
Wiederholung von S. 30

- Ergänzungsmassnahmen seitens Verwaltungsrat

Das Verbot, nicht geplante Landungen zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr am EuroAirport zuzulassen, ist nur deshalb erforderlich, weil die nächstgelegenen Flughäfen längere Nachtsperrenzeiten praktizieren und bei Verspätungen den EuroAirport als Ausweichflughafen missbrauchen könnten. Das Verbot von Charter-Flügen in diesem Zeitraum nützt wenig, da diese besonders häufig Verspätungen aufweisen, weshalb sie sehr wohl noch nach 23 Uhr verkehren (S. 36).

Lärmmess- und Flugspurüberwachungssystem CIEMAS (S. 37)

Die Erneuerung des Systems stellt keine Lärmschutzmassnahme dar.

Differenziertes Tarifsystem nach Tageszeit und Wochentag (S. 37)

Dass der 2008 eingeführte Zeitzuschlag für Starts und Landungen zu Nachtstunden trotz mehrfacher Erhöhung bis heute keine Lenkungswirkung erzielte, zeigt sich in der nach wie vor überproportionalen Zunahme des Nachtflugverkehrs.

Gemäss Tariffreglement 2018 beträgt der Rabatt für Landungen zu Tagesstunden 18 % der Landengebühr – und nicht 6 %, wie im Lärmvorsorgeplan steht. Dass diese Falschinformation auf Schludrigkeit oder Unkenntnis beruht, muss bezweifelt werden.

Verlängerung der Ost-West-Piste (S. 37)

Die von Basel-Stadt und Basel-Landschaft finanzierte Verlängerung der Nebenpiste wird kaum genutzt, obwohl deren Länge für Flugzeuge in der Grössenordnung eines A319 für Starts ausreichend wäre. Pisten-Kreuzverkehr ist am EuroAirport aber unerwünscht.

An die Flughafenanwohner gerichtete Veröffentlichungen (S. 38)

Publiziertes Informationsmaterial stellt keine Lärmschutzmassnahme dar.

Die Veröffentlichung der Lärmwerte von EAP-Messstationen, von Umwelt-Bulletins (Quartalsberichte) und Umweltberichten (Jahresberichte) erfolgt mit zunehmend grösserer Verzögerung. Das Umwelt-Bulletin für das erste Quartal 2018 wurde erst Ende Oktober publiziert, die monatlichen Lärmwerte sind Ende Oktober erst bis April 2018 verfügbar.

Antworten oder Reaktionen auf Anfragen oder Beschwerden, die direkt an die Umweltabteilung des EuroAirports gerichtet werden, erfolgen mit Verzögerung von vier bis zwölf Wochen.

Vom EuroAirport werden zeitsynchron Wetterdaten von MeteoSchweiz veröffentlicht, der Flugbetrieb richtet sich aber nach Angaben von MétéoFrance, die nicht mit jenen von MeteoSchweiz übereinstimmen sollen. Mit dieser Divergenz werden vom EuroAirport regelmässig ILS33-Landungen gerechtfertigt, die bei einer publizierten Rückenwindkomponente <5 kn erfolgen.

Studie zu den Betriebszeiten (S. 39)

Die sozioökonomische Impaktstudie, die 2013 veröffentlicht wurde, beleuchtete zwar die Betriebszeiten am EuroAirport, aber ohne jeglichen Bezug zu Lärmemissionen. Sie kann nicht der Grund für die Einführung von zeitlichen Betriebsbeschränkungen für lärmintensive Flugzeuge gewesen sein. Der dargestellte Zusammenhang ist konstruiert.

Weder ist die besagte Studie objektiv, da sie im Auftrag des Flughafens mit Daten des Flughafens erstellt wurde und keinerlei negative Auswirkungen des Flugbetriebs wie Gesundheitsbeeinträchtigungen, Wertverlust von Grundstücken, Einschränkungen in der Raumnutzung etc. beziffert, noch

sind viele darin enthaltene Hochrechnungen, Schätzungen und Annahmen nachvollziehbar, teilweise aber nachweislich falsch.

CD-ROM zur Visualisierung des Flugverkehrs (S. 39)

Wiederholung von S. 34

Massnahmen 2018-2022

Optimierung der betrieblichen Verfahren

- Senkung der Anzahl Südstarts zwischen 23 Uhr und 24 Uhr (S. 41)

Die Halbierung der Südstarts in der zweiten Nachtstunde gegenüber 2017 ist begrüssenswert. Damit erfolgen aber immer noch etwa zehnmal mehr Nachtstarts über Allschwil als vor 2014.

- Stabilisierung der Gesamtbewegungen zwischen 23 Uhr und 24 Uhr (S. 41)

Gemessen am Zeitraum 2000-2017 erfolgten 2017 am meisten Flugbewegungen in der zweiten Nachtstunde, nämlich 2'229 Starts und Landungen. Eine Stabilisierung auf diesem Spitzenwert kann kaum als Lärminderungsmassnahme bezeichnet werden.

- Pünktlichkeit der Flüge (S. 41)

Wie aus den auf der EAP-Website aufgeschalteten Tagesplänen hervorgeht, erfolgen Verspätungen bei Starts noch häufiger als bei Landungen, was auf hausgemachte Problemfelder hinweist. Offensichtlich hält der Infrastrukturausbau (Gepäck-, Passagierabfertigung, Flugfreigabe etc.) nicht mit dem wachsenden Verkehrsvolumen Schritt. Auf die schleppende Abwicklung administrativer Belange wie die Zollkontrolle hat die Flughafendirektion kaum Einfluss.

- Einführung weniger lauter Flugzeuge (S. 41)

Auf den Ersatz von alten, treibstoff- und lärmintensiven Maschinen durch neue Modelle hat der Flughafen nur indirekt über das Tarifsystem Einfluss. Trotz Zeitzuschlag und Lärmtaxe verfehlte das Tarifsystem bislang aber jegliche Lenkungswirkung. Rund ein Fünftel der am EuroAirport regelmässig verkehrenden oder dort stationierten Flugzeuge gehören nach wie vor der ACI-Lärmklasse R2 an – mithin der heutzutage schlechtesten Lärmkategorie, die noch fliegen darf.

- Kapazitätserhöhung bei den Sicherheitskontrollen für den Expressfrachtverkehr und Gewährleistung des erforderlichen Sicherheitsniveaus (S. 41)

Weder die eine, noch die andere Massnahme dient dem Lärmschutz. Dass sie dem EuroAirport erforderlich erscheinen, wirft ein schlechtes Licht auf den bisher praktizierten Sicherheitsstandard.

Differenziertes Tarifsystem (S. 44)

Eine Überarbeitung der Lärmkategorien der Flugzeuge ist längst überfällig. Während Airport International Council (ACI) seit 2010 acht Kategorien unterscheidet, ist der EuroAirport im Gebührenreglement immer noch der sechsstufigen Einteilung verhaftet, wobei er die beiden schlechtesten Lärmkategorien nicht einmal unterscheidet. So lange die Lärmtaxe, die nur auf Starts erhoben wird, für lärmintensive Flugzeuge nicht massiv verteuert wird, bewirkt eine neue Einteilung der Lärmkategorien nach heutigem Standard aber keine Lärminderung.

Überwachung der Entwicklung der Lärmbelastigungen (S. 45)

Die Abnahme des Lärmmesssystem durch die ACNUSA entspricht einer gesetzlichen Vorschrift, die vom EuroAirport bis anhin nicht erfüllt wurde. Zur Lärminderung trägt das Messsystem nicht bei.

Realisation eines 400-Hz-Netztes (S. 49)

An anderen Flughäfen ist die Stromversorgung für Flugzeuge an ihren Standplätzen längst Standard. Dass sich der EuroAirport bis zur vollständigen Realisation weitere vier Jahre Zeit lässt, verdeutlicht den geringen Stellenwert von Lärminderungsmaßnahmen.

Weiterführung der Schalldämpfungsmassnahmen an Wohngebäuden (S. 51)

Nach französischem Recht ist der EuroAirport zur Finanzierung von baulichen Schalldämpfungsmassnahmen an Wohngebäuden im Perimeter $L_{den} \geq 55$ dB verpflichtet. Eine gesetzliche Vorgabe als aktive Lärmvorsorgemassnahme anzupreisen, ist verfehlt.

Strengere Beschränkungen für den Nachtbetrieb (S. 52)

Die ACNUSA fordert seit etlichen Jahren, dass in den Nachtstunden ein Flugverbot für Flugzeuge gilt, deren kumulative Marge nicht mindestens 13 EPNdB unter dem Grenzwert liegt. Dass diese Massnahme vom EuroAirport wiederum der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens unterstellt wird, bestärkt die Zweifel am Interesse, eine nächtliche Lärminderung zu erzielen.

Weitere Verminderung der Streuung der Flugspuren (S. 53-54)

Die Flugsicherung Nord-Ost berücksichtigt nur französische Gemeinden, die überflogen werden, und dies obwohl sie auch für den delegierten Schweizer Luftraum zuständig ist. Dass Allschwil bevölkerungsmässig als ebenso grosse Gemeinde wie Saint-Louis mit den nach Süden verschobenen RNAV-Startprozeduren direkt überflogen wird, kümmert diese Flugsicherungsbehörde nicht einmal bezüglich des Sicherheitsrisikos, das die startenden, voll betankten Maschinen im Tiefflug über das dichtest besiedelte Gebiet darstellen.

Die Massnahme, die Flughöhe zu erhöhen, ab welcher die individuelle Radarführung eines startenden Flugzeugs möglich ist, macht absolut keinen Sinn. Hier muss ein krasser Formulierungsfehler in beiden Sprachversionen vorliegen. Zudem dient die individuelle Radarführung in erster Linie zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsfrequenz.

Überprüfen der Flugverkehrsvorkehrten für Startverfahren ab Piste 15 (S. 56)

Kein Mensch weiss, was die neue Wortschöpfung '*Flugverkehrsvorkehrten*' bedeutet, womit der französische Ausdruck '*dispositif de circulation aérienne*' übersetzt ist. Es kann sich nur um eine Verschleierung des Begriffs 'Flugverkehrsregelung' handeln, im gegebenen Kontext konkret um die geografische Routenführung der Startprozeduren ab Piste 15.

Informationen, welche allfällige Anpassungen zum besseren Schutz der Umwelt vorgenommen werden könnten, gibt der Lärmvorsorgeplan aber nicht preis. Von diesen Startprozeduren am stärksten und zahlenmässig am meisten betroffen sind Anrainer auf Schweizer Terrain.

Optimierte Ausnutzung des Pistensystems (S. 58)

Bei der Bevorzugung von Starts in nördliche Richtung unter windarmen Bedingungen fehlt ein wichtiger Zusatz: die Einschränkung auf Nachtstunden. Die Formulierung '*insbesondere in sensiblen Zeiten*' lässt den Schluss zu, dass generell mehr Nordstarts – verbunden mit gleichzeitigen Südlandungen – angestrebt werden. Davon profitieren würde der Grossraum Mulhouse, der mit

grosser Streuung der Anflugrouten auf rund 1500 m über Meer überflogen wird. Starts Richtung Norden drehen weiter südlich über schwach besiedeltem Gebiet nach Westen oder Osten ab.

Analyse der operativen und umweltschützerischen Effizienz systematischer Starts ab Piste 15 (S. 59)

Wie bereits dargelegt, liegt auch hier eine sinnentstellende Schludrigkeit in der deutschen Übersetzung vor.

Die Forderung nach einer Ausweitung des Ministerialerlasses, dass Starts ab Piste 15 von der Pistenschwelle aus zu erfolgen haben, entspricht einem Versprechen, das bei der Volksabstimmung in Basel-Stadt 1976 wie auch bei jener im Bundesparlament 1977 zur Kostenübernahme der Pistenverlängerung von vormals 2'370 m auf 3'900 m gegeben wurde. Erfüllt wurde dieses Versprechen mit dem Ministerialerlass von 2015 nur teilweise, beschränkt auf Nachtstarts, und mit 38 Jahren Verzögerung!

Die Ausweitung des Ministerialerlasses bedeutet, Südstarts generell, also ganztags von der Pistenschwelle aus zu beginnen. Das neuerliche Abwägen von Zeitaufwand, Kerosinbedarf für einen längeren Rollweg und Auswirkungen auf die Abwicklungskapazität einerseits gegen eine Lärmminde- rung für die südlich des Flughafens gelegenen Gemeinden andererseits mittels einer weiteren Studie, die erst 2020 durchgeführt werden soll, beweist wiederum, wie gering die Bereitschaft des EuroAirports für tatsächlich wirksame Lärminderungsmaßnahmen ist, insbesondere wenn sie den Schweizer Anrainern zu Gute kämen.

Aktualisierung und Konsolidierung des Ministerialerlasses (S. 60)

Ein Zusammenzug von bestehenden Vorschriften zum Flugbetrieb stellt keine Lärminderungs- massnahme dar.

Mit dem komplizierten Ausdruck '*Erteilung von Freistellungen von den Bestimmungen des Erlas- ses*' wird der einfache Begriff '*Ausnahmegenehmigung*' nebulös umschrieben. Die sind am Euro- Airport im Vergleich zu anderen französischen Flughäfen seit Jahren besonders zahlreich, wie die ACNUSA wiederholt feststellt (letztmals im Jahresbericht 2017, S. 78). Ebenfalls bemängelt sie wiederkehrend, dass diese Ausnahmegenehmigungen direkt von Diensthabenden im Tower und ohne schriftliche Begründung erteilt werden, was nicht den rechtlichen Vorgaben entspreche.

Überwachungs- und Ordnungsinstrument für die gesamte Lärmentwicklung (S. 61)

Teilweise Wiederholung von S. 45

Was ein '*Konzept einer Lärmobergrenze für die nächtlichen Flugbewegungen*' beinhaltet, erklärt der Lärmvorsorgeplan mit keinem Wort. Völlig unklar ist auch, was '*die Belastbarkeit eines solchen Konzepts*' bedeuten soll.