

Extraction brute des commentaires de la plateforme de consultation du public sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (format anonymisé)

Date	Heure	Titre	Texte
15/04/2024	13h38	Consultation du public sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PPBE 2024-20281 de Bâle-Mulhouse Commentaires et avis de l'ADRA	<p>1) Préambule sur les PPBE précédents</p> <p>Les riverains font un bilan décevant des PPBE passés : leur objectif est limité et les mesures inefficaces pour réduire la pollution sonore. Ils ne protègent pas la santé des riverains et ne respectent pas les textes européens et le Code de l'Environnement. Les PPBE ne sont pas en mesure d'éviter des augmentations des nuisances, globalement ou sur certaines tranches horaires. Et ce, alors que le trafic continue d'augmenter pour atteindre prochainement le niveau de 2019.</p> <p>A Bâle-Mulhouse, sur la période des deux derniers PPBE entre 2011 et 2022 la population exposée au bruit (limites Lden55) a augmenté. Le PPBE 2018-2022 n'a pas atteint ces objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il n'a été fait aucune évaluation sérieuse des plans précédents (carte d'exposition au bruit, comptage des populations exposées), - les évaluations de réduction de bruit sur lesquels étaient basés la Consultation publique de 2021 ont été surévalués, - il ne contenait en 2018 aucune mesure performante pour faire baisser la pollution sonore dans un contexte de croissance du trafic aérien et de reprise après 2020, - la méthode d'évaluation de l'efficacité des mesures n'a pas été clairement mentionnée. - les modifications de trajectoires au décollage et les procédures d'atterrissage n'ont pas apporté d'amélioration (concentration des trajectoires, trajectoires en courbes impactantes, non-respect des procédures), - certaines mesures prévues dans le PPBE et parfois demandées de longue date par les riverains étaient incomplètes ou inefficaces : taxation aéroportuaire, départ en seuil de piste, départ en piste 15, envols directs vers le Sud, trajectoire REGA, Charte aviation légère, ..., - le manque de moyens humains ou matériels disponibles à la DGAC et à l'Euroairport au cours de toutes les phases du plan de prévention a limité la portée des PPBE. Certaines mesures n'ont pu être mises en place et sont systématiquement reportées. - de même pour la mise en place d'équipements techniques : l'alimentation électrique et climatique aux gates et aux postes fixes, l'aide au management des pistes et du mouvement des avions (Airport Collaborative Decision Making, A-CDM). - les projets d'extensions internes (ex. Evolution Modulaire du Terminal, EMT) et externes (Nouvelle Liaison Ferroviaire) annoncent à long terme une augmentation du nombre de passagers et des mouvements d'avions, incompatibles avec la nécessaire réduction du bruit afin de protéger la santé des populations survolées. <p>2) Contexte du nouveau PPBE</p> <p>L'ADRA s'est largement exprimée à de nombreuses occasions sur les PPBE 2011-2015 et PPBE 2018-2022 : en CCE, lors des concertations, des consultations, par courrier, etc2.</p> <p>Nous avons coopéré et fourni analyses, avis et propositions.</p> <p>L'ADRA avait engagé avec dix-huit autres associations de défense des riverains un recours devant le Conseil d'Etat pour non-application du règlement européen UE598/2014 et gagné partiellement : la DTA n'était pas reconnue comme « autorité indépendante ».</p>

A ce stade, force est de constater que nous n'avons pas été entendu sur des points essentiels et que beaucoup de temps a été perdu pour protéger efficacement les riverains contre les nuisances du trafic aérien. Le projet de PPBE esquisse quelques avancées mais contient encore de nombreux points contestés et contestables.

Le PPBE 2018-2022 ne répondait pas à l'objectif premier de la directive 2002/49/CE et du règlement EU598/2014 dans leurs articles premiers, qui est « lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ... d'éviter, prévenir ou réduire les nuisances » afin de protéger les habitants.

Il nous semble que le nouveau PPBE 2024-2028 est entaché des mêmes insuffisances. Au point 2,1.1 en page 13 sont pourtant rappelés les objectifs à atteindre et notamment les actions « nécessaire » pour satisfaire à la directive 2002/49/CE :

DIRECTIVE 2002/49/CE

Article premier

Objectifs

1. La présente directive vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. À cette fin, les actions suivantes sont mises en œuvre progressivement :

16 c) l'adoption, par les États membres, de plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de réduire, si cela est nécessaire, le bruit dans l'environnement, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.

L'augmentation du bruit d'un plan à l'autre n'est pas acceptable. Sa diminution est "nécessaire", c'est un minimum indispensable clairement énoncé dans la directive européenne. Le contraire est non seulement non conforme à la directive européenne mais dénature le PPBE.

Cela concerne également les zones calmes :

Article premier, en 8) : Les valeurs limites chiffrées concrètes devraient être déterminées par les États membres compte tenu, entre autres, de la nécessité d'appliquer le principe de prévention afin de protéger les zones calmes dans les agglomérations.

En plus, il faut tenir compte des objectifs nationaux et européens de réduction de CO2, donc de réduction de trafic. Concernant le développement économique de l'aéroport et face aux impératifs de sécurité sanitaire et climatique, celui-ci doit se faire de façon raisonnée et sur la base d'une transition sobre. Le contraire est intolérable et contraire au droit³.

Le PPBE 2024-2028 doit s'appuyer sur l'expérience et les résultats du PPBE précédent. Il faut absolument éviter les mêmes erreurs, oublis ou approximations faites par le passé.

Or on note l'absence d'une évaluation sérieuse et factuelle des PPBE précédents, ainsi que des objectifs chiffrés pour le suivant. Ces remarques étaient déjà applicables au PPBE 2011-2015.

Il apparaît également que suivre une procédure à minima, en respectant en apparence les obligations européennes, soit insuffisant pour obtenir des résultats probants. Cela est particulièrement criant concernant :

- l'élaboration des cartes de bruit et du calcul du nombre des habitants impactés ;
- l'utilisation des Indices officiels moyennés (Lden, Ln) : il est indiqué de les compléter avec des indicateurs évènementiels comme le LAeq, LAMax et le NA qui tiennent compte des « pics sonores » engendrés par chaque survol ;

- les méthodes de comptage ne sont pas transparentes : suivant la méthode utilisée, le nombre d'habitants impactés varie grandement.

- l'information et la transparence doivent être améliorés : temps de réponse trop long, présentation manquante des études, des statistiques détaillées du bruit, des mouvements et des trajectoires, etc.

3) Remarques sur le PPBE 2024-2028
Certains objectifs et mesures semblent représenter un progrès. Cependant le contenu est très général et ne permet pas une analyse plus détaillée.

En début de processus en 2023, le planning affichait deux mois de retard. Retard qui s'est amplifié en cours de processus et qui laisse peu de place à la collaboration avec les parties prenantes.

Nombre de mouvements :

- Concernant le nombre de mouvements, il est impératif de dissocier les mouvements aux impacts différents. Ainsi les objectifs de l'aviation commerciale, générale et autres doivent être fixés séparément. En se basant sur 105 000 mouvements projetés en 2032, l'aviation commerciale, qui en comptabilisait 84735 en 2019, ne devrait pas dépasser 89704 mouvements en 2032, soit $105\ 000 / 99\ 183 = +6\%$.
- Pour être crédibles, ces chiffres de trafic doivent également être pris en compte par le Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique Suisse, PSIA, qui planifie les extensions des aéroports nationaux Suisses, dont Bâle.
- L'hypothèse émise en 4.1.3 page 55 sur le renouvellement de la flotte est incertaine : « La diminution à long terme de la surface isophonique incluse entre les courbes Ln 50 et Ln 55 est due à l'amélioration du taux d'utilisation d'avion de nouvelle génération pour les vols passagers qui passe d'environ 13% en 2022 à 50 % à l'échéance 2032. ».

L'augmentation nettement plus importante prévue par ailleurs du nombre de passager suppose des avions plus grands et lourds, qui malgré les progrès techniques, auront un impact sonore en augmentation sur la population. De plus, il est impossible de prédire un taux de renouvellement.

Cette évolution est à anticiper pour éviter les déconvenues engendrées par le développement du fret à Bâle-Mulhouse depuis 2015.

- Alors que le bruit en 2023 a augmenté dans le premier ¼ d'heure après 23 heures, les mouvements de nuits à l'horizon 2032 sont en augmentation de 16% comparée à une augmentation moyenne de 6%. Vu l'impact du pic sonore de chaque survol, cette augmentation est contraire aux objectifs des PPBE, surtout quand le cargo fret tient une part importante dans ce créneau.

Cartes du bruit avec les indices Lden, Ln :

Il existe un consensus sur le fait que les indices moyennés ne rendent pas compte de la gêne réelle subie par les habitants. En particulier, l'utilisation de Ln (Lnight, 22h-6h) est inappropriée pour qualifier la période 22h-24h. Ces indices sont également inadaptés pour rendre compte de l'augmentation du nombre de mouvements ; les nouveaux avions émettant moins de bruit, l'augmentation des survols n'entraîne pas directement une augmentation de l'indice. Ainsi, les valeurs de l'indice Ln50 (bruit moyenné de 22h à 6h) ne sont pas représentatif de la période 22 heures – 23 heures et 23h – 24h, en raison du couvre-feu sans avions de 23 heures à 5/6 heures. Il serait plus réaliste de compléter par l'indice LAeq50dBA ou NA65, 25 évènements (Number above 65dBA) pour chaque tranche horaire d'une heure.

Ainsi, le bruit Ln moyenné entre 22h et 6h sur les cartes CSB Court terme et Long terme, ne montrent pratiquement pas de différence en raison de l'« étalement » théorique du bruit.

En outre les représentations graphiques pourraient être plus détaillées pour faciliter l'évaluation et le suivi.

Rapport d'exposition au bruit PSIA 2022 :

Pour illustrer ce qui précède sur l'augmentation du bruit et le manque de précision des indices utilisés, on peut se référer au Rapport d'exposition au bruit PSIA 20224 de l'OFAC, pour lequel la DGAC a établi une notice technique⁵. La DGAC a établi les cartes de bruit détaillées selon les standards européens avec l'indice de bruit LAeq 43dBA à 70dBA pour les tranches horaires 06h-22h, 22h-23h, 23h-05/6h.

« En tant que troisième aéroport national suisse un rapport sur l'exposition au bruit au-dessus du territoire suisse est publié périodiquement pour l'impact de l'EuroAirport. Le rapport pour l'année 2019 avait montré pour la première fois un dépassement des valeurs limites d'immission sur le territoire suisse (et français) pendant les heures de nuit entre 22h00 et 24h00.... Alors que les nuisances sonores diurnes (06h00 – 22h00) sur le territoire suisse sont inférieures aux valeurs limites d'immission en vigueur en Suisse et que la situation sonore s'est améliorée pendant cette période par rapport à 2019, des dépassements des valeurs limites d'immission ont été constatés (en 2022) pendant la première et la deuxième heure de nuit (22h - 23h et 23h - 24h). »⁶

Il en ressort clairement que les riverains français, plus proche de l'aéroport, subissent logiquement un bruit plus élevé. Pendant l'application du PPBE2018-2022, le bruit entre 22h- 23h et 23h-24h a augmenté tout comme la population impactée.

On peut supposer qu'à la suite de l'augmentation du trafic en 2023, puis en 2024, la tendance restera à l'augmentation.

Comparaisons des courbes LAeq 22h-23h, 2016 avec 2022 :
Bien que les cartes soient difficilement comparables, dans le Rapport des courbes de bruit 2016 page 117 au niveau d'Allschwil, la courbe LAeq 55dBA rouge s'arrête bien avant la frontière. Dans la carte de 2022 en bleue, elle atteint la frontière, rapport page 98.
En 2016, la courbe LAeq 50dBA jaune dépasse légèrement la frontière. Dans la carte de 2022, elle dépasse largement la frontière et s'étire vers Schoenenbuch.

Sur la période 2016 à 2022 (PPBE 2018-2022), le bruit nocturne a augmenté entre 22h et 24h. Malheureusement le PPBE 2024-2028, qui ne tient compte que des Indices Lden et Ln, ne permet pas de comparer avec les niveaux de bruit de 2016 et 2022. Voir notre critique plus haut.

Tableau de comptage de la population impactée pages 48s :
Ne pas limiter les statistiques aux indices Lden et Ln pour les raisons évoquées plus haut.

La limite de respectivement 55dBA et 50dBA est trop élevée. Selon les recommandations de l'OMS, l'impact est réel à partir du bruit aérien journée complète de Lden45 (Lday and night) et la nuit de Ln40 (Lnight, 40 dBA).

D'après le tableau, le bruit Lden55dBA a diminué, alors que le Lden60dBA a augmenté. Il est indispensable d'expliquer ces résultats. On peut supposer que le bruit a augmenté à proximité des pistes et diminué plus loin : population impactée +25% (même surface, même nombre d'habitations). Est-ce dû à un changement de régime d'envol : plus d'envols vers le Nord, montée plus forte (angle et puissance) puis réduction de la puissance au décollage en Piste 15.

Exemple de biais des indices Ln50 : la population exposée a en apparence (et paradoxalement) diminuée entre 2016 et 2022 en passant de 1381 à 808 (-41%), alors qu'en même temps les vols de nuit (22h-24h) ont augmenté globalement de 15.5% et que les vols cargos ont doublés ou triplés (estimation ADRA).

Calcul du nombre de personnes exposées avec les indicateurs HA et HSD

Nous contestons les méthodes de calcul appliquées dans le PPBE pour les indicateurs HA (Forte Gêne) et HSD (Forte Perturbation du Sommeil) qui ont été définis par la directive européenne 2020/367. La directive UE2020/367 est mentionnée dans le PPBE2024-2028, mais les indicateurs apparaissent discrètement en page 48, 4.1.1.3, et page 52, 4.1.2.1 sous le vocable « Population affectée par la forte gêne » en lieu et place de « HA » et « HSD ».

En outre, le calcul du nombre de personnes exposées ne prend pas en compte l'indice Lden à partir de 45dB et de Ln à partir de 40dB pour le bruit aérien. Ces valeurs sont dans la directive européenne 2020/367 qui s'appuie sur les données de l'OMS.

Comparaisons avec la situation à long terme en 4.1.3 en page 55.

Non seulement une partie des personnes impactées sont ignorés, mais en plus le nouveau PPBE2024-2028 prévoit même une augmentation de la population impactée la nuit par rapport à 2019. En effet, alors que le Lden/HA est stable, le Ln/HSD augmente dans la projection en 2032 ! Le PPBE n'explique pas les raisons de cette augmentation : plus de vols commerciaux, plus d'avions cargo fret, ... ?

Les calculs sont également faussés par l'utilisation du Ln, qui moyenne ou étale le bruit calculé sur la période 22h-6h, qui comprend un couvre-feu de 23h à 5/6h.

Rappelons que l'arrêté de restriction d'opération mis en place à Bâle-Mulhouse après la procédure d'EIAE n'a fait que reporter le bruit sur la tranche horaire 22h-23h.

Par conséquent le calcul du nombre de population exposée est erroné et trompeur, car cette dernière est fortement sous-estimée.

Voir notre mail du 27.02.2024 au Préfet9 et la lettre de l'UFCNA du 23.02.202410.

Voir également les comparaisons avec la situation à long terme en 4.1.3 en page 55 et les tableaux page 56.

Nécessité d'une EIAE :

Notre analyse des mesures proposées dans le PPBE nous conduit à penser qu'elles ne permettent pas d'atteindre une baisse des nuisances. Il faudra donc modifier l'arrêté de restriction d'exploitation actuel et enclencher une EIAE. Il est à ce stade incompréhensible, que la DGAC ai annoncé en CCE qu'une EIAE ne serait pas nécessaire à Bâle-Mulhouse !

Nouvelles actions à engager pour la période 2024-2028 Chap. 5.2 :

Impossible d'évaluer la pertinence de certaines actions, car vagues et sans but chiffré.

S.3 : Déploiement d'un réseau pour l'alimentation des équipements mobiles 400 Hz et d'air climatisé.

Comparé à d'autres aéroports ou les entreprises industrielles sur la plateforme, Bâle-Mulhouse est très en retard avec la mise en service d'équipements mobiles 400 Hz et d'air climatisé. Après avoir tardé plus d'une décennie avec leur mise en place, le calendrier avec des échéance en 2025 (postes au contact) et 2030 (postes au large) est trop tardif.

S.4 : Modulation des redevances aéroportuaires

Le montant ridiculement bas des redevances et autres remises commerciales à Bâle-Mulhouse ont joué par le passé un rôle de dumping à l'avantage des compagnies low-cost et le fret bruyant. Pendant des années elles ont favorisé le développement de ces activités aux impacts environnementaux élevés. Les redevances très inférieures à celles pratiquées par les aéroports Suisses concurrents de Zurich et Genève n'avaient pas d'effet régulateur. Leurs modulation et augmentation ont longtemps été rejetées, prétextant des règles commerciales incompréhensibles. Les redevances « bruit » auraient pu être utilisées à financer les équipements et outils qui font cruellement défaut à l'aéroport : A-CDM, alimentation électrique, station de mesure de l'air, ressources humaines, ... Les nouvelles

redevances doivent en tenir compte en se rapprochant de façon transparente au plus près de celles de Zurich et Genève.

P.1: Poursuite du programme d'aide à l'insonorisation des logements

Le passage d'environ 810 logements à insonoriser dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) de 2008 à 1797 en 2015, montre combien les PPBE précédant furent inefficaces. La revalorisation des aides à l'insonorisation des logements de 25% par arrêté préfectoral du 26.12.2023 est insuffisante. En outre les riverains demandent une prise en charge des travaux à 100%.

P.2: Révision du PEB

Que de retards pour un document de planification d'urbanisme normalement révisable tous les cinq ans. Ce PEB datant de 2004, aurait selon la CCE du 23 janvier 2019, été mis en révision en 2019, il y a justement 5 ans. Même si les hypothèses de long terme ne sont pas dépassées, elles ont été émises il y a 20 ans. Depuis le transport aérien et l'urbanisme ont changé. Mais surtout, les perspectives ne sont plus les mêmes. Il faut absolument que ce PEB soit enfin mis à jour et mis en accord avec le PPBE et le PGS. Se rappeler aussi, que depuis la décision rendue par le Conseil d'Etat le 28 octobre 2021, les PEB sont soumis à un avis d'une Autorité environnementale¹¹.

O.2: Groupe de travail EAP / DSNA / Expressistes

Pour accompagner l'élaboration des plans précédant, des ateliers de travail constructifs et fructueux EAP/DSNA/Riverains ont eu régulièrement lieu. Pour le plan 2024-2028 les ateliers nous ont été refusés par la DSAC Nord-Est sans motif valable. Ceci est incompréhensible et contre-productif.

O.4: Charte de bonne conduite de l'aviation légère

La demande de mise en place d'une charte inexistante jusque-là à Bâle-Mulhouse, a été faite en juillet 2020. La charte était rédigée en juin 2022. Depuis nous sommes en attente de sa signature. Pendant ce temps la population subit « ... du bruit dans le circuit d'aérodrome sans que cela soit reflété par les courbes Lden et Ln. » (voir 4.1.3, page 55). Cette charte est un premier pas et ne fait que fixer les pratiques actuelles. Elle peut encore être améliorée pour baisser les nuisances. Fondamentalement les activités de l'école de pilotage sont incompatibles avec celle de l'aviation commerciale sur un aéroport urbain comme l'EAP. Le PPBE devrait inclure un plan pour le départ à moyen terme de l'école de pilotage.

O.5 : Mise en oeuvre du concept CRSA « Connecting Regional and Small Airports »

Nous ne sommes pas en mesure d'évaluer les bénéfices de l'outil ECRA « European Connected Regional Airport ». Mais l'ADRA demande depuis longtemps la mise en oeuvre d'un Airport collaborative decision-making, A-CDM12. En général, Bâle-Mulhouse est en retard au niveau équipements comparé aux aéroports suisses et européens.

O.7: Etude des possibilités d'adaptation du SID 15 ELBEG et mise en évaluation opérationnelle En octobre 2021 nous notions¹³ que la dispersion des trajectoires était un vieux problème que la DGAC a essayé de traiter dans les PPBE successifs. Ainsi dans le suivi du PPBE 2011-2015, la DGAC annonçait que la mise en oeuvre de procédures améliorées prévue initialement en 2011 seraient réalisées en 2015.

A son tour le plan 2018-2022 prévoyait l'adaptation du SID 15 ELBEG. Mais les nuisances générées ne sont pas fondamentalement un problème de dispersion ou de concentration de trajectoire.

En réalité, les associations de riverains dénoncent au moins depuis 2006¹⁴ l'absurdité de la procédure SID 15 ELBEG aux nombreux impacts négatifs : bruit, pollution, cout et sécurité.

Nous demandons une étude complète et approfondie de trajectoires alternatives moins bruyantes et moins polluantes. Pour mémoire, la dernière étude sur « Différents scénarios d'exploitation » a été réalisée par l'EMPA Suisse en 2001 et commanditée par l'OFAC sur la base de spécifications DGAC15.

La « Revue du dispositif de circulation aérienne concernant les départs depuis la piste 15 du précédent PPBE », qui aurait uniquement pour but l'optimisation de la circulation aérienne SID 15 ELBEG, la diminution de la dispersion, la concentration sur des zones peu ou pas urbanisées » sur le territoire français pour éviter le territoire suisse, est contre-productive et inacceptable pour les riverains. Elle signifie renoncer à trouver une solution nettement plus avantageuse pour tous les riverains, les compagnies aériennes et la planète. Nous exigeons que les services de l'Etat chargés de la mise en place de la directive 2002/49 fassent enfin des propositions dans ce sens.

Dans les PPBE ce critère est utilisé pour élaborer des actions afin de diminuer la population exposée au bruit. Cette notion est toute relative.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est un aéroport « urbain » entouré de zones urbanisées. Si on se réfère aux limites de bruit recommandées par l'OMS, le trafic commercial et fret en trajectoires droites ou courbes a un impact sanitaire sur les populations situées aux abords immédiats de l'aéroport et jusqu'à environ 10km de distance à l'atterrissage et au décollage (estimation ADRA se basant sur l'empreinte sonore en L_{Amax}).

La modification des trajectoires ne diminue pas le bruit à proximité immédiate de l'aéroport et pour les populations survolées sous des trajectoires concentrées. Le nombre de population exposée dépend de la limite de bruit prise en référence. Il est plus bas sur la base d'un L_{den} ou L_n, mais nettement plus élevé avec les indices NA60-65 ou LA_{eq}(1h) et surtout pour L_{Amax} (l'ADRA réclame des cartes de bruit avec l'empreinte sonore 16 annuelles de chaque survol utilisant L_{Amax} comme cela est pratiqué dans d'autres aéroports européens).

Même si la réglementation n'impose pas l'utilisation de ces indices, elle les recommande si ces outils aide à trouver des actions permettant de faire baisser le bruit :

DIRECTIVE 2002/49/CE
Article premier
Objectifs

9) Les indicateurs communs du niveau sonore sélectionnés sont L_{den}, pour évaluer la gêne, et L_{night}, pour évaluer les perturbations du sommeil. Il est également utile de permettre aux États membres d'utiliser des indicateurs complémentaires afin de surveiller ou de maîtriser certaines situations particulières en matière de bruit.

Alors que tous les citoyens ou un droit constitutionnel à vivre dans un environnement sain, imposer arbitrairement et unilatéralement des nuisances à une partie de la population au bénéfice d'une autre partie relève de la discrimination.

O8 : Optimiser l'utilisation du système de pistes
Nous estimons, que les accords sur l'ILS 33 du 20 décembre 2007 entre la DGAC et l'OFAC ne sont pas fondés. Le plan devrait étudier l'optimisation de l'utilisation du système de pistes sans avoir à tenir compte de cet accord, ce qui serait plus conforme à la directive 2002/49CE antérieure.

R.1 Surveillance du respect de l'arrêté du 6 août 2021, portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.
L'arrêté « passoire » doit à minima être modifié en intégrant les recommandations de l'ACNUSA17. Tel qu'il est rédigé, il n'est pas assez restrictif voir complaisant, source de litiges et au final inefficace. Celui similaire de l'aéroport de Nantes-Atlantique a été modifié.
A ce titre reprogrammer les vols dans la 1ère heure de nuit ne fait que reporter et concentrer le bruit avant 23 h. L'effet de réduction en est limité. A la place, il faut une vision, des objectifs et une stratégie claire.

De plus prendre comme heure de référence pour les départs celle du « push-back » n'est pas pertinent (imprécis et ingérable). Pour plus de clarté et de précision, il faut privilégier l'heure du « take-off » (heure piste), qui correspond à l'heure réelle des nuisances. Ce qui ne devrait pas poser de problème de gestion avec un A-CDM.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) annonce que la programmation des vols est supérieure à la capacité du ciel européen cet été 2024 et provoquera des annulations, des retards et des débordements¹⁸. Le PPBE ne tiens pas compte de cette situation, qui rend mécaniquement certaines mesures inefficaces, tant qu'une baisse effective des vols par tranche horaire ne sera pas prévue.

C.2 : Outil de suivi de l'évolution et de maîtrise du bruit
 Tout instrument plus précis et affiné pour mesurer l'évolution du bruit ressenti par la population que les CSB actuelles peut apporter un progrès. Mais l'ADRA a mis en garde dès la première proposition de l'OFAC contre la mise en place d'un quota maximum de bruit autorisé. Il s'agit de cartes avec des courbes isophones définissant une « quantité maximale de bruit admissible », dans laquelle le trafic nocturne de l'aéroport pourrait s'inscrire. Rappelons que cet outil mis en place à Genève est unanimement rejeté par les associations de riverains¹⁹.

Fondamentalement le but du PPBE est de réduire les nuisances et de combattre l'impact de chaque survol mesuré en LA_{max}. Une carte de bruit basée sur les indices L_{den}, L_n ou LA_{eq} ne rend pas compte du bruit réel subit par la population survolée.

C.3 : Amélioration des outils d'information en ligne pour les riverains
 Cette action tente de répondre aux critiques des riverains sur la transparence et l'exhaustivité des données. Dans ce domaine également, l'EAP a du retard à rattraper. Il est regrettable que l'échéance soit fixée tardivement en 2028 et sans garantie d'exécution.

C.4 : Enrichir les actions d'information et d'échange avec les élus et les associations
 Les CCE, Fluglärmkommission et Commission Tripartite de l'Environnement, sont uniquement consultatives et leur cadre ne permet pas des échanges approfondis. Il est effectivement « important de pouvoir se rencontrer en dehors de ces réunions pour échanger plus longuement sur les préoccupations et les demandes des populations locales impactées par le trafic aérien, notamment lorsqu'elles sont liées à des problématiques techniques complexes. ». C'était déjà l'objectif fixé dans le PPBE 2018-2022. L'ADRA rappelle qu'elle a demandé que ces rencontres type groupes de travail ou sous forme d'ateliers, reprennent. Voir action nos commentaires sous O2.
 Mais au-delà de l'échange d'informations et d'explications, les riverains souhaitent avoir des réponses à leurs questions et que leurs demandes soient sérieusement étudiés et prises en compte. Exemple, la mise à disposition des données brutes du bruit et des trajectoires.

Modalités de réalisation du bilan
 Les tableaux « bilan » tel que présenté en 5.11 ne saurait en aucun cas rendre compte de l'état réel et des progrès du PPBE. Ils ne permettent pas d'évaluer sur la base de données factuelles les actions. En l'absence de chiffre, de quantification, la qualité et l'efficacité des actions ne peut être estimée.

4) **Recommandations des riverains²⁰**
 Alors que le nouveau PPBE 2024-2028 sera bientôt approuvé par les autorités et que beaucoup de temps a été perdu, il est urgent de mettre en place des mesures fortes pour améliorer la vie au quotidien et préserver la santé des

			<p>riverains survolés 365 jours par an à un niveau supérieur aux recommandations de l’OMS. Nous répétons ci-après nos recommandations :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Adoption d’un couvre-feu de 23 à 6 heures (respect strict du repos nocturne, pas de survol après 23 heures et avant 6 heures), afin de préserver le droit au sommeil des riverains, 2. Pour la réduction du trafic par rapport aux 100 000 mouvements de 2019 pour préserver la santé des populations et lutter activement contre le changement climatique. Abaisser progressivement le trafic pour atteindre - 20% en 2030. Cette disposition s’impose également pour réduire l’impact climatique du secteur aérien, en ligne avec les préconisations de l’ADEME et des objectifs Zero Net CO2 de la Suisse²¹ 3. Etudier et mettre en place des trajectoires moins bruyantes et polluantes et le juste partage des nuisances. L’aéroport de Bâle, BSL, étant le 3ème aéroport national Suisse, il serait normal d’y appliquer les mêmes règles qu’à Zurich et Genève au bénéfice de tous les riverains. 4. Fin des avantages tarifaires accordées aux nouvelles compagnies, augmentation des taxes aéroportuaires pour tous les vols, en particulier dans la tranche 22h-6h, un système de calcul des taxes transparent et interdiction des avions les plus bruyants. 5. Utilisation de valeurs-limites Lden 45 et Ln 40 recommandées par l’OMS, pour compléter les différents documents (Carte Stratégique de Bruit, Plan de Gêne Sonore, Plan d’Exposition au Bruit). 6. Fixer un but de moins 6 dB en Ln. Pour cela, monter la marge à 18 EPNdB. Cette valeur ne permet cependant pas d’éliminer les avions lourds et de grande taille. Il est donc nécessaire de prescrire des valeurs max d’EPNdB pour le décollage, l’atterrissage et le survol. La modernisation de la flotte n’aura qu’un effet limité et n’interviendra que dans des décennies. Cela compte particulièrement pour les avions cargo, souvent vieux et lourds. <p>5) Conclusion</p> <p>La réduction des nuisances suppose des mesures fortes et courageuses capables de préserver l’avenir commun. Il faut changer de paradigme et s’inspirer de l’aéroport de Schiphol et du jugement du 7 juillet 2023 de la cour d’appel d’Amsterdam dans l’affaire 200.326.686/01. Le juge ayant statué que « les intérêts des riverains l’emportent sur les profits de l’industrie aéronautique »²². Jugement confirmé le 20 mars 2024 par un juge de la cour de La Haye.</p> <p>L’ADRA souhaite être associé plus concrètement à l’élaboration et la mise en place du PPBE 2024-2028 et attend des changements significatifs de stratégie et des mesures efficaces.</p> <p>Dans le cas d’une étude d’impact selon l’approche équilibrée, EIAE, la réduction du bruit doit être prioritaire sur les bénéfices économiques. Des activités non essentielles, non nécessaires, voire directement dommageables aux riverains et à l’environnement, ne pourront pas être mises en balance.</p> <p>A court et moyen terme, seule une baisse annuelle du trafic aérien permet de diminuer efficacement le bruit. L’ADRA ne se résigne pas à accepter une situation qui va à l’encontre de l’objectif des directives 2002/49/CE et EU598/2014, qui est de réduire le bruit.</p>
N/A	N/A	<p>Réponse de l’Union Française de l’Express (UFEX) et de l’Association Suisse de l’Express (SEA) à la consultation sur le plan de prévention du bruit dans l’environnement (PPBE) à</p>	<p>L’UFEX et la SEA remercient le ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des territoires pour la possibilité de déposer des observations et des propositions sur le projet de PPBE de l’aéroport de Bâle-Mulhouse pour la période 2024-2028. En effet, nos compagnies membres soutiennent pleinement la mise en œuvre de normes modernes en matière de bruit, en cohérence avec nos engagements environnementaux. Dans le domaine du fret, l’Aéroport de Bâle-Mulhouse joue un rôle stratégique au sein du cluster logistique trinational.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mise en perspective de l’évolution du trafic de nuit sur la plateforme

		<p>l'aéroport de Bâle-Mulhouse (BSL)</p>	<p>Nous pensons qu'il importe de mettre en perspective, sur le temps longs, l'évolution du trafic de nuit (22-06) sur l'aéroport de BSL.</p> <p>Comme le démontre les données du site de l'aéroport (webreporting), et contrairement à certaines idées reçues, le trafic de nuit est resté relativement stable au cours des dix dernières années (si l'on écarte la baisse de la période du Covid-19).</p> <p>Ainsi, le nombre total de mouvements de nuit sur BSL en 2023 (7962) est légèrement inférieur à celui de 2014 (7969 mouvements). Non seulement le trafic de nuit est contenu sur 10 ans, mais il n'a pas retrouvé en 2023 son niveau pre-Covid de 2019 (toujours -20%).</p> <p>2. Bilan de l'arrêté du 6 août 2021 (interdiction des départs programmés après 23h00)</p> <p>Les membres de l'UFEX et de la SEA ont consenti à des efforts importants pour adapter leurs opérations depuis février 2022 et l'interdiction des départ programmés après 23H. Comme le révèle l'aéroport dans son bilan de l'année 20231, le nombre des décollages après 23h00 en 2023 a diminué de 48% par rapport aux années précédentes (moyenne de 2017 à 2019, heure piste).</p> <p>Les bénéfices de cette mesure pour les riverains sont incontestables : comme le précise la DGAC précise dans son rapport environnement annuel (p. 24), à Bâle–Mulhouse, « depuis l'interdiction des départs programmés entre 23 heures et minuit, l'exploitant a constaté une diminution de 75 % de la surface impactée (homogène) par le bruit sur cette heure ».2</p> <p>1 Communiqué de presse EuroAirport « Bilan 2023 – La reprise du trafic passagers se confirme 2 Rapport environnement pour l'année 2022 – Direction générale de l'aviation civile</p> <p>3. Objectivation de l'évolution de la nuisance sonore</p> <p>Etat des lieux de la situation actuelle</p> <p>Les opérateurs de l'express se réjouissent de la tendance largement baissière des nuisances sonores autour de BSL depuis 2016, soulignée par le PPBE (p.56). Cette tendance se manifeste par une importante diminution des populations impactées par les nuisances entre 2016 et 2022, de jour comme de nuit.</p> <p>Les progrès déjà accomplis sont particulièrement éclairant sur la période nocturne (mesurée par le Ln)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le nombre de personnes vivant dans des habitations soumises à un niveau Ln supérieur ou égal à 50 est passé de 1381 en 2016 à 808 en 2022 : cela correspond à une baisse de 42% de population impactée - Le nombre de personnes vivant dans des habitations soumises à un niveau Ln supérieur ou égal à 55 de forte gêne est passé de 21 en 2016 à zéro en 2022
--	--	--	---

Nous rejoignons l'analyse du PPBE, qui indique que la diminution de la surface isophonique des nuisances sonores s'explique notamment par la modernisation des flottes, en cours sur l'aéroport.

Projection à long terme (2032)

De manière générale, alors que 99000 mouvements ont été effectués en 2019, l'hypothèse de long terme (2032) du PPBE prévoit un total 105 000 mouvements annuels en 2032 (p.45), ce qui équivaut une augmentation annuelle de trafic très contenue de 0,45%. Du fait de cette perspective d'augmentation très limitée du trafic aérien sur l'aéroport, couplée à celle d'une modernisation continue des flottes opérées, la baisse des nuisances observée depuis 2019 devrait bien s'inscrire dans le temps long.

Nous nous interrogeons en revanche sur la construction de l'hypothèse de répartition de trafic long terme entre « mouvements de jour » et « mouvements de nuit ». En effet, le PPBE prévoit, pour le calcul du Ln à horizon 2032 une hypothèse de trafic de nuit à 12,210 mouvements.

Sans détails supplémentaires sur cette hypothèse, celle-ci nous apparaît élevée – particulièrement dans un contexte de relative stabilité de trafic de fret express sur l'aéroport.

4. Mesures envisagées par le PPBE

Nous nous félicitons que certaines mesures proposées par les opérateurs de l'express aient été retenues parmi les actions à mener.

Aussi, nous saluons l'action O.2, visant à mettre en place deux groupes de travail EAP/DSNA/ Expressistes afin de réduire au maximum les départs retardés après 23h. Alors que la grande majorité des retards est indépendante de la volonté des opérateurs, ces groupes de travail permettront d'aborder des axes d'amélioration de la planification des vols et des opérations en amont du décollage des avions, en optimisant davantage par exemple la fluidité des séquences de départs / arrivée ou le positionnement des avions au sol.

Nous considérons que le dialogue avec l'ensemble des acteurs est essentiel à une bonne programmation des vols. Nous saluons donc également l'action O.1 qui vise à instaurer un dialogue continu entre l'EAP et les compagnies aériennes.

Nous soutenons également la mise en place des actions suivantes :

- Action S.2 visant à implanter une nouvelle zone d'essais moteur
- Action S.3 visant à déployer un réseau pour l'alimentation des équipements mobiles 400Hz et d'air climatisé.
- Action C.3 visant à améliorer les outils d'information en ligne pour les riverains
- Action O.6 visant à étudier la mise en place de procédure RNP-VPT et RNP A/R

Par ailleurs, si nous sommes parfaitement en accord avec l'objectif de l'action P.1 qui vise à poursuivre le programme d'aide à l'insonorisation des logements, nous considérons qu'une coordination entre les plans d'aide à la rénovation énergétique et les plans d'aide à la rénovation phonique pourrait permettre une accélération de l'insonorisation des logements, sans engendrer de coûts supplémentaires.

			<p>Enfin, nous tenons à affirmer notre profonde opposition à l'action S.4, visant à modifier encore la modulation des redevances aéroportuaire. Comme indiqué par le PPBE (p.55) les compagnies et les opérateurs de l'express sont d'ores et déjà engagés dans une démarche ambitieuse de modernisation des flottes. Nous nous efforçons en permanence d'introduire des avions plus efficaces dans notre réseau et collaborons avec succès avec les aéroports du monde entier pour développer, évaluer, tester et mettre en œuvre des procédures d'atténuation du bruit, chaque fois que cela est technologiquement, opérationnellement et économiquement réalisable. Cette mesure serait donc punitive à l'égard d'un secteur déjà impacté par de fortes restrictions et ne permettrait pas une réduction supplémentaire des nuisances sonores.</p> <p>5. Conclusion</p> <p>Comme l'indique l'annexe 6 du PPBE (p.102), BSL se situe déjà parmi les aéroports les plus restrictifs d'Europe concernant les vols de nuit.</p> <p>Aussi, alors que le PPBE souligne une baisse importante du bruit le jour et très importante la nuit, toute éventuelle restriction d'exploitation supplémentaire serait contreproductive. Elle ne permettrait qu'une réduction minimale des nuisances sonores et pourrait avoir un impact délétère sur l'activité économique de l'aéroport.</p> <p>En effet, le modèle économique du secteur de la livraison express, pour lequel l'organisation de vols de nuit ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité, est largement fragilisé par les restrictions déjà en place et ne pourrait faire face à de nouvelles restrictions. Au-delà du seul secteur de l'express, celles-ci fragiliseraient le tissu économique de la région de Bâle-Mulhouse-Fribourg, où nos clients sont spécialisés dans les secteurs de la santé (équipement médical), de l'industrie pharmaceutique et de la biotechnologie. Leur marché très compétitif se situe à la croisée des trois pays desservis par EuroAirport et nécessite un réseau de transport express fiable et stable.</p>
15 avril 2024	19h17 min	Aviation légère	<p>L'aviation légère de la FlugSchule Basel et BS Aviation est responsable d'une quantité non négligeable de pollution sonore.</p> <p>Il ne semble pas qu'une quelconque mesure de la pollution sonore liée à ces avions soit prise en compte. Et pourtant, leur parcours : tour de piste, tourner au dessus de Héisingue, Blotzheim, Bartenheim et recommencer... ou bien tourner au-dessus de Blotzheim jusqu'à ce qu'un gros porteur atterrisse... Tout cela n'est pas pris en compte lors des aides pour l'insonorisation des bâtiments et ne rentre pas dans les savants calculs de nos spécialistes.</p> <p>Concernant les vols entre 23h et 6h du matin, bizarrement c'est très possible à Zurich et à Genève.. Alors pourquoi laisse-t-on les DHL et autres Frets le faire ? De quel droit? Pourquoi sont-ils dispensés?</p> <p>Combien d'avions sont allés en bout de piste à 22h55 et ont attendu avant de décoller - et sont partis à 23h30 ? Comment peut-on jouer sur les mots : PAS DE DECOLLAGE APRES 23H, c'est pourtant assez clair, non?</p> <p>Même chose : Comment peut-on admettre que des tests de moteurs soient faits à 4h du matin ?</p> <p>Pourtant, il y a des pistes pour faire mieux :</p> <p>1) Que l'on mette les même règles en place que celles qui sont appliquées par Zürich et Genève : AUCUN DECOLLAGE/ATTERRISSAGE entre 23h et 6h.</p>

			2) Que les écoles de pilotage aillent voler au-dessus de leur pays d'immatriculation ou alors qu'ils changent d'aéroport, on en a assez avec l'aviation commerciale, les tests de la Jet Aviation et consœurs ?
14 avril 2024	09h33 min	Nuisance auditive	Il serait bien que l'aéroport Bâle Mulhouse respecte enfin les décrets instaurés il y a 2 ans (plus de trafic après 23.00h et cela jusqu'à 06.00 du matin), je me trouve dans la zone de décollage et en été pour dormir avant 24.00h, c'est très difficile. D'autre part, 80% des décollages passent par-dessus l'Alsace, un partage plus équitable avec les pays voisins (Suisse et Allemagne) serait appréciable. Il est grand temps que la France protège enfin les français vivant dans cette région, ce qui a ou aura des répercussions sur la sécurité social en terme médical.
13 avril 2024	22h18 min	HEGENHEIM	Bonjour, Depuis de nombreuses années le bruit des aéronefs décollant depuis l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Freiburg n'a fait qu'empirer. Si une accalmie à pu être constatée durant la « période du covid » les nuisances sonores et olfactives ont repris de plus belle ces derniers temps. C'est la raison pour laquelle je vous demande d'intervenir auprès des responsables de cet aéroport afin qu'ils modifient leur politique du TOUT AVION au détriment de la qualité de vie des habitants de la région. Voici les griefs que je leurs reproches = 1. Décollages vers le sud entre 6h00 et 8h00 du matin, TOUS LES JOURS, même les dimanches et jours fériés, sont à proscrire. (Souvent avec vent nul à 6h00) 2. Nombreux décollage vers le SUD après 22h00 et surtout après 23h00... certains jours jusqu'à 1h00 du matin, sont à proscrire ! (Souvent avec vent nul à 22h00) 3. Obligation, pour de nombreux aéronefs, avec une destination vers le NORD, de décoller vers le SUD, même par vent nul, en effectuant un virage (pour récupérer leur destination) avant le survol de la région de Bâle et cela à très basse altitude, sont à proscrire ! Le virage engendrant une perte de portance, compensée par une accélération audible de leur moteur. (...Et un jet de polluants à la sortie des moteurs en direction du sol) Dans ce cas-là la piste OUEST-EST n'est pas suffisamment utilisé ! 4. Nombreux survols de la région frontalière lors d'atterrissages SUD / NORD à très basse altitude, est à proscrire, suite à une balise mal étalonnée ou étalonnée trop bas pour les villages survolés. 5. L'autorisation de plan de vol pour des trajets de moins de 500kms, faisable en train (Paris / Lyon / Frankfort / Munich) sous prétexte d'être un aéroport international, sont à proscrire ! 6. L'abandon des dessertes de petits aéroports autour de la méditerranée sont à proscrire dans le seul but commercial. Exemple = Les aéroports de Calvi, Bastia, Ajaccio, Figari (Tous en Corse) sont au programme, de qui se moquillons ? il faut limiter intelligemment les destinations ! 7. Le choix des aéronefs trop bruyants ou polluants, et la vente de kérosène très faiblement taxé sont à proscrire sur la plateforme aéroportuaire. C'est aux compagnies de s'adapter pas aux riverains ! Cordialement.
13 avril 2024	11h17 min	PPBE Bâle Mulhouse	Madame, Monsieur, En tant que riverains de l'euroairport, habitante de Buschwiller , je suis contente de voir que nous pouvons exprimer notre avis concernant les nuisances de l' euroairport. Je voulais juste vous donner mon avis concernant notre qualité de vie. Les décollages commencent vers les 6h du matin si il n'y a pas de dérogation. Cela dure toute la journée jusqu' à 23h ce que l'on veut nous faire croire.

			<p>Cette amplitude de décollage est fatigante sur notre qualité de vie. Le sommeil est perturbé nous devons dormir avec des bouchons d'oreilles. Il y a aussi les particules notre santé en est impacté.</p> <p>Ce que je ne trouve pas normal c'est que nous avons 80% des décollages. Il me semble que c'est un aéroport tri national, pourquoi ne pas partager les nuisances pour que chaque village puisse vivre tranquillement. Depuis que l'aéroport a instauré cette boucle Elbeg nous sommes fortement pénalité.</p> <p>L'été approche et nous aimons aussi nous ressourcer dehors s'en avoir du bruit continu de ces moteurs.</p> <p>J'aimerais aussi savoir ce qui va se passer, car la ligne ferroviaire a été acceptée, en espérant que le trafic n'augmentera pas plus. Nous travaillons et je pense que tout le monde a besoin de repos et calme.</p> <p>Je sais que ce que j'écris n'est qu'une goutte d'eau, mais j'espère de tout cœur que des solutions vont être trouvées pour le bien vivre des riverains. Je ne suis pas contre l'aéroport, mais contre toutes ces nuisances qu'on nous fait subir.</p> <p>Cordialement</p>
5 avril 2024	08h44 min	Consultation publique sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse _ Commentaire Bâle-Campagne	<p>Monsieur le Préfet,</p> <p>Nous vous remercions pour votre lettre du 12 décembre 2023 par laquelle vous nous donnez la possibilité de nous exprimer sur le projet de Plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (PPBE) pour la période de 2024 à 2028. Permettez-nous d'attirer votre attention sur les points suivants.</p> <p>Tout d'abord, nous vous remercions d'avoir donné l'occasion aux cantons de participer à la visio-conférence du 15 mai 2023 au cours de laquelle nous avons pu faire part de nos requêtes concernant cette première esquisse du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2024-2028.</p> <p>Le fait que la consultation publique est ouverte aux riverains suisses, qu'ils peuvent accéder aux documents en version allemande et qu'ils ont la possibilité de déposer leurs observations en ligne et en allemand, nous réjouit particulièrement.</p> <p>Nous sommes convaincus que le PPBE est un document complet qui reflète bien les dimensions pertinentes dans le contexte de la politique de protection contre les nuisances sonores du trafic aérien de l'EuroAirport. Nous soutenons les actions prévues, soit sous responsabilité de l'aéroport, soit sous responsabilité de la DGAC. Pour nous, les points suivants doivent être pris en compte dans les actions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un couvre-feu de 23h à 6h, avec des exceptions à définir 2. Une amélioration spécifique de la situation du bruit dans la première et deuxième heure de nuit 3. Les procédures de départ en piste 15 sont vérifiées avec l'objectif de réduire le bruit, en particulier au sud 4. Analyse de la situation ILS 33 et trouver des solutions 5. Vérification d'une obligation de décoller à partir du seuil de la piste 6. Vérification de l'altitude minimale à la frontière nationale 7. Vérification de l'heure piste au lieu de l'heure block pour les décollages 8. Mise en œuvre de la courbe de bruit limitante <p>Nous profitons de l'occasion pour vous remercier à nouveau de nous avoir donné la possibilité de présenter nos observations sur le projet du PPBE actualisé de l'EuroAirport. Nous comptons sur vous pour que nos observations</p>

			<p>soient bien prises en considération. Nous restons bien entendu à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.</p> <p>Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos sentiments les plus distingués.</p>
23 mars 2024	19h02 min	Bruit SID LFSB	<p>Messieurs et Mesdames</p> <p>Je remarque que les avions de catégorie C commencent à accélérer très tôt, ce qui génère un très grand rayon de virage. La procédure de départ pour la réduction du bruit (NADP 2 Standard) prescrit une altitude d'accélération de seulement 800 pieds au-dessus du niveau du sol (AGL).</p> <p>Ainsi, l'avion commencera déjà à accélérer dans le premier virage à droite (au-dessus d'Allschwil) (selon la configuration), ce qui entraînera un très grand rayon de virage, exposant ainsi une grande partie d'Allschwil et des environs au bruit. Après la fin du premier virage, il est prescrit de continuer sur un cap magnétique de 256 ou 264, ce qui signifie qu'il survolera EXACTEMENT Hagenthal le Bas / Schönenbuch.</p> <p>Particulièrement pour les départs vers le nord (ELBEG 7S), la consigne devrait être "Full Bank" et une altitude d'accélération de 5000 pieds au-dessus du niveau du sol (AGL). Cela réduira le rayon de virage.</p> <p>À mon avis, il y a 3 propositions d'amélioration :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limiter la vitesse MAX à 180 KT pour les avions de catégorie C - Prescrire une inclinaison maximale (Full Bank) <p>Prescrire une altitude d'accélération de 5000 pieds au-dessus du niveau du sol (AGL) pour NADP 2 (Standard)</p> <p>Cela entraînera une réduction du rayon de virage, exposant ainsi une partie beaucoup plus petite d'Allschwil et des environs (Hagenthal le Bas / Schönenbuch) au bruit.</p> <p>Meilleures salutations,</p>
4 mars 2024	19h31 min	erreur de rédaction du projet PPBE Bâle-Mulhouse	<p>Bonjour,</p> <p>Les PPBE en France concernant les aéroports sont basés sur 3 objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • prévenir le bruit dans l'environnement et gérer les effets du bruit et les éventuels problèmes de bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les différentes mesures prévues pour maîtriser ces nuisances ; • réduire, si cela est nécessaire, les niveaux de bruit générés par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ; • préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante. " <p>Le 3ème objectif n'est donc pas de préserver la qualité de l'environnement sonore "lorsque nécessaire"</p> <p>les textes législatifs encadrant les PPBE sont les suivants pour les zones calmes : directive européenne 2002/49/CE :</p>

			<p>" Les valeurs limites chiffrées concrètes devraient être déterminées par les États membres compte tenu, entre autres, de la nécessité d'appliquer le principe de prévention afin de protéger les zones calmes" "la protection des zones calmes en rase campagne"</p> <p>- législation française code de l'environnement L 572- 6 : "Les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues."</p> <p>L'amendement glissé dans ce projet de PPBE "si nécessaire" est sujet à interprétation et annule la portée du PPBE. Un PPBE n'est pas appliqué "si nécessaire" mais selon des textes réglementaires.</p>
29 février 2024	11h29 min	avis riverains sur le plan de prévention du bruit de l'aéroport de Bâle-Mulhouse	<p>Madame, Monsieur</p> <p>En tant que riverains de l'euroairport nous sommes très heureux d'être consulté pour ce plan de prévention du bruit et de pouvoir nous exprimer sur des sujets qui nous touchent directement et qui influent considérablement notre qualité de vie.</p> <p>En effet, on ne compte plus les études scientifiques qui montrent les effets délétères du bruit (première source de pollution) sur notre santé physique et psychique. Nous espérons vraiment très fortement être entendu car concerné au premier chef par l'euroairport.</p> <p>Nous sommes domiciliés à Buschwiller et avons, ma femme et moi l'âge de 59 ans. Au travers de ces bientôt 30 années de résidence à coté de l'euroairport nous avons vécu directement l'augmentation du trafic exponentielle et particulièrement du trafic fret qui malheureusement nous impacte très fortement la nuit, nous dormons avec des bouchons d'oreille et ce depuis plusieurs années.</p> <p>Nous sommes conscients du rôle économique de la plate-forme aéroportuaire et nous ne sommes pas « anti-aéroport » mais ce que nous contestons c'est l'absence d'équité dans la répartition des nuisances parmi les 3 nations qui exploitent l'euroairport. Sauf erreur de notre part, l'utilisation de l'euroairport est grossièrement répartie de façon égalitaire entre les 3 nations riveraines soit Suisse, Allemagne et France, mais ce sont les riverains Français supportent 90% des nuisances ! c'est tout simplement inacceptable !</p> <p>Nous avons vécu l'instauration de la boucle Elbeg piste 15 (et lummortor) il y a quelques années, qui consiste à faire décoller les avions vers le sud et à leur faire prendre de l'altitude puis à les faire tourner au-dessus du Sundgau pour leur faire faire une rotation de 180° et même 270° si bien que pour les seules communes de Héisingue et Blotzheim nous sommes impacté deux fois, la première au décollage puis par un second survol pour rejoindre l'Allemagne ou la Suisse. L'instauration de ce couloir aérien a, pour les riverains Français, un très fort impact négatif sur notre qualité de vie. Le plus inconcevable est que lorsque cette question est abordée par les associations ou la presse auprès de la Direction de l'euroairport, elle répond qu'elle assume ! non ! ce n'est pas la direction qui assume mais nous les riverains qui assumons ces décisions partisans et unilatérales !</p> <p>Dans votre note « plan de prévention du bruit... » peut lire page 31 que 81,4% des décollages se font vers le sud (contre 18,2% vers le nord) pour ensuite faire une boucle de 180° et remonter au nord ou 270° pour aller à l'est ? les décollages vers le sud se font sur une zone très peuplée et obligent les avions à faire ces fameuses boucles (Elbeg,</p>

			<p>Lummortor, olben7s) pour éviter Bâle, alors que vers le nord on est principalement au-dessus de la forêt de la Hardt, quelle aberration ! comment peut-on accepter une telle répartition des décollages ?</p> <p>Le simple argument du bon sens, de l'équité et du soutien de nos instances dirigeantes devrait amener à la décision d'un partage équitable des nuisances entre les 3 nations qui utilisent l'euroairport de façon égalitaire.</p> <p>Le trafic actuel serait tout à fait vivable pour tout le monde si les avions décollaient vers le sud (directement sur la Suisse) lorsque leur destination se trouve au sud, vers l'est (directement sur l'Allemagne) lorsque leur destination est à l'est et directement vers l'ouest ou le nord (sur la France et l'Allemagne) lorsque leur destination est au nord ou à l'ouest, peut-on trouver plus logique et moins polluant? il est plus que temps de supprimer ces boucles Elbeg, Lummortor et olben7s qui contournent soigneusement la Suisse et pénalisent très fortement les riverains Français et également d'instaurer un couvre-feu de 23H00 à 7H00. Est-il concevable d'instaurer un couvre-feu de 22H00 à 7H00 pour les nuisances domestiques et de voisinage et de laisser décoller les avions jusqu'à 23H45 et à partir de 6h00 du matin, où est la cohérence ?</p> <p>Nous constatons par la presse et les contacts que nos amis Suisse et Allemand se mobilisent davantage contre les nuisances et semblent bien plus soutenus par leurs élus locaux sur ces sujets que du côté Français. Encore une fois, il ne s'agit pas d'opposer les nations mais que chacun prenne sa part aux nuisances au prorata de la fréquentation de l'euroairport.</p> <p>Cordialement</p>
23 février 2024	21h50 min	Sans titre	<p>Je me demande pourquoi cette consultation a lieu. Pourquoi tant d'exceptions sont-elles envisagées pour les compagnies aériennes ? Chaque exception ouvre la porte à des disputes sans fin pour savoir qui est responsable d'un décollage ou d'un atterrissage retardé. Avec toutes les exceptions accordées, reste-t-il des conditions dans lesquelles une compagnie aérienne peut réellement être sanctionnée ? La DGAC et l'ACNUSA veulent-elles vraiment s'embêter avec toutes ces disputes interminables ?</p> <p>Ne peut-on pas faire plus simple ? Si vous dépassez un feu rouge, vous serez condamné à une amende, quelle qu'en soit la raison. Il n'y a pas de débat, pas d'exception, peu importe si je suis en retard au travail parce que la voiture n'a pas démarré immédiatement pour une raison technique. Seules la police et les ambulances font exception. La même approche doit être adoptée avec les compagnies aériennes ! Il n'est pas possible qu'une équipe de nettoyage en retard employée par un sous-traitant, qui dispose de 15 minutes pour nettoyer un avion, soit utilisée comme excuse valable pour un décollage tardif, au sens où pourrait être compris l'article 1c-6.</p> <p>Passons maintenant à l'article 1d, est-ce que j'ai bien compris le processus : à 22h45, Volotea tente de joindre le ministre de la DGAC pour l'informer d'un décollage tardif de leur vol d'Espagne à destination de Nantes. Bon sang, le ministre est déjà au lit, donc ça veut dire feu vert pour le vol Volotea ? Ou est-il prévu d'installer pour cela un centre d'appels 24h/24 ? En effet, ce paragraphe signifie : Pas de réponse = feu vert. Ce doit être exactement l'inverse : seule l'approbation du ministre permet une violation du couvre-feu. Ceci exclut bien entendu les situations d'urgence, comme mentionné aux articles 1c-1, 3 et 5, ce sont les véritables "exceptions".</p> <p>J'exige la suppression des articles 1c et 1d, à l'exception des 1c -1, 3 et 5.</p> <p>De plus, j'exige l'extension du couvre-feu à 23h00-07h00, pour permettre un sommeil de 8h.</p>
15/04/2024	19:26	Bâle-Mulhouse, PPBE	Cher Monsieur,

			<p>Merci beaucoup pour votre rapide réponse et votre appel téléphonique de ce jour au sujet de la consultation publique de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Nous en assumons l'entière responsabilité et vous remercions pour votre compréhension.</p> <p>En tant que membre de l'Union Française de l'Express (UFEX) et de l'Association Suisse de l'Express (SEA), DHL Express Suisse soutien tout à fait le contenu de la réponse commune envoyée par l'UFEX et la SEA dans le cadre de la consultation publique sur la prévention du bruit (plan environnemental PPBE 2024-2028) à l'aéroport de Bâle-Mulhouse (BSL).</p> <p>En parallèle, nous vous remercions par avance pour la prise en compte des commentaires complémentaires ci-dessous :</p> <p>En ce qui concerne la mesure O1 relative au dialogue entre l'EAP et les compagnies aériennes, permettez-nous de souligner qu'en matière de communication, il serait utile de prêter davantage attention à la réalité de l'entreprise, à ses activités techniques et opérationnelles. Nos activités DHL permettent de contribuer au quotidien au développement des entreprises suisses locales et de les aider à exporter. En ce sens, nous sommes à votre disposition pour participer à tout groupe de travail de nature public-privé, afin d'y contribuer autant que nécessaire d'un point de vue technique et en nous basant sur notre expertise et notre savoir-faire de leader du transport international de marchandises.</p> <p>Permettez-nous également d'étendre cette suggestion pour contribuer à tout groupe de travail qui serait constitué à l'avenir concernant l'analyse des certifications acoustiques (S1). À cet égard au sein de DHL Express, nous continuons de déployer des efforts importants en termes de réduction des nuisances sonores. En effet, 47 % de la flotte DHL répond aux exigences les plus strictes (CAEP/8) et 32 % de notre flotte est classée au Chapitre 14 de l'OACI.</p> <p>Concernant la mesure C4, nous saluons le renforcement des échanges d'informations avec les élus et les associations de riverains. Dans cette perspective, nous proposons que les principales conclusions issues de ces rencontres soient partagées, ainsi qu'un renforcement des canaux de communication avec les acteurs de la filière cargo.</p> <p>Avec par avance tous nos remerciements pour votre attention et la prise en compte de nos contributions, nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire dont vous auriez besoin.</p> <p>Bien sincèrement</p>
30 Mars 2024	15:55:21	Mitwirkung in der Vernehmlassung zum Lärmvorsorgeplan des Flughafens Basel-Mulhouse (PPBE) 2024-2028	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Untenstehend meine Stellungnahme zum publizierten Lärmvorsorgeplan des Flughafens Basel- Mülhausen.</p> <p>1. Generelle Erfahrungen mit dem Flugbetrieb des Flughafens Basel-Mühlhausen als direkt betroffener Anwohner</p> <p>a) Die Lärmbelastung nimmt generell seit 2022 wieder kontinuierlich zu.</p> <p>b) Die Anzahl der sehr lärm-intensiven Südflüge hat erneut zugenommen. Dabei wird bereits prophylaktisch auf Südlandung umgestellt, auch wenn die Rückenwindkom- ponente noch nicht >5kn erreicht hat.</p>

c) Die Einhaltung der südlichen Abflugrouten, die nach Westen über unbewohntes Gebiet führen sollen, wird sehr oft nicht eingehalten und weist meist eine Abweichung in südlicher Richtung auf. Die kann nicht durch Flugzeugtypen bedingt sein, da zum Teil Grossflugzeuge wie A300 oder B777 die Abflugroute einhalten können.

d) Die Anzahl von lärm-intensiven Direktstarts nimmt zu. Dabei ist festzustellen, dass (wie bei den anderen Startverfahren auch) selten von der nördlichen Pistenschwelle aus gestartet wird und somit die Überflughöhe bei Allschwil unter 1000m liegt.

e) Die ältesten und lautesten Flugzeuge starten am spätesten und das meistens Richtung Süden! Das ist eine Zumutung und gesundheitsschädigend.

2. Stellungnahme zu ausgewählten Kapiteln des Lärmvorsorgeplans

a) 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, 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 kt), nur wenige Minuten vor weiteren Nordlandungen. Auch bei Landungen werden offensichtlich Sondergenehmigungen erteilt, die nicht mit einem Notfall zusammenhängen.

→ Ich fordere, dass der Passus "oder auf Anfrage des Piloten, wenn es das Verkehrsauf- kommen zulässt" gestrichen und eine Ausnahmegenehmigung ausschliesslich in Notfallsi- tuationen erteilt wird.

b) 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 Normal- betrieb zurückzukehren, womit die Südlandquote technisch unnötig noch gesteigert wird. Seit Einführung der ILS33-Prozedur (Ende 2007) wurde die binationale Vereinba- rung von 2006 nur sechsmal eingehalten. Sechsmal wurde die Quote von 8 % und viermal von 10 % überschritten.

→ Ich fordere, dass die Umstellung auf Normalbetrieb (Nordlandungen) umgehend erfolgt, wenn die Rückenwindwindkomponente unter 5 kt sinkt, und die Einhaltung der 8%-Jahreslimite.

c) 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 meistens 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.

□ Ich fordere, dass dies mit einer Erhöhung der Lärmreserve berücksichtigt wird.

d) S. 57: "Die Flugspuranalyse zeigt, dass eine von der theoretischen Bahn abweichende, durchaus normale Streuung auftritt. Dieses Phänomen geht weder auf eine Nicht- beachtung 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 Normal- verteilung handeln, wären die Abweichungen in nördlicher und südlicher Richtung gleich gross und gleich häufig. Da dies nicht der Fall ist, muss es

			<p>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 spediti- verer Abwicklung der Startabfolgen.</p> <p>→ Ich fordere, dass der Text – «bereits umgesetzt» ersetzt wird durch «muss noch um- gesetzt werden»</p> <p>e) 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 dies- bezüglicher 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 erreichen. 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.</p> <p>→ Ich fordere Start von Pistenschwelle Nord, eine Mindestflughöhe von 1000 m NN an der Landesgrenze sowie den Überflug zwischen Hégenheim und Allschwil für alle IFR- Starts ab Piste 15.</p> <p>3. Schlussbemerkung</p> <p>a) 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.</p> <p>b) 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.</p> <p>c) Ich hoffe sehr, dass der Flughafen Basel-Mulhouse die Interessen der lärmgeplagten Bevölkerung endlich ernst nimmt und die entsprechenden Massnahmen im Lärmvor- sorgeplan 2024-2028 so definiert und umsetzt, dass auch Lärmreduktionen spürbar werden.</p> <p>Freundliche Grüsse</p>
14 Apr 2024	20:17: 12	[INTERNET] PPBE 2024-2028 de Bâle-Mulhouse; Concertation du public	<p>Monsieur le Préfet Le PPBE 2024-2028 n'est pas compatible avec la directive européenne 2020/367. La DGAC montre une fois de plus l' incompétence de calculer le nombre de personnes exposées aux bruit en France et de protéger leurs citoyens contre le diktat des Suisses.</p> <p>Sincèrement</p>
11 Apr 2024	15:23: 05	[INTERNET] Anhörung zum Lärmvorsorgeplan für den EuroAirport (Plan de prévention du bruit dans l'environnement) 2024-	<p>Sehr geehrter Herr Präfekt Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Wir danken Ihnen für die Einladung, an der Anhörung zum Lärmvorsorgeplan 2024–2028 teilzunehmen. Gerne nutzt die Gemeinde Binningen die Gelegenheit, zum Lärmvorsorgeplan 2022-2024 Stellung zu nehmen.</p>

		<p>2028: Stellungnahme der Gemeinde Binningen</p>	<p>Binningen ist vom Fluglärm stark betroffen. Die Gemeinde setzt sich daher für eine Reduktion des Flug- lärms und für den Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Fluglärm ein und ist auch Mitglied im Ge- meindeverbund Flugverkehr und dem Schutzverband. Sie anerkennt die Bemühungen des Flughafens Basel-Mulhouse zur Eindämmung der Fluglärmbelastung rund um den Flughafen. Dabei ist sicherlich die Einführung des Startverbots für geplante Starts nach 23 Uhr hervorzuheben, auch wenn die Umsetzung noch nicht zur vollsten Zufriedenheit erfolgt ist. Das Gleiche gilt für die Einführung der RNAV-Startver- fahren auf der Piste 15. Nichtsdestotrotz: Der Lärmvorsorgeplan 2018-2022 als Ganzes und die Umset- zung der geplanten Massnahmen können nicht zufriedenstellen, da der Fluglärm südlich des Flughafens Basel-Mulhouse auch im zurückliegenden Jahr 2023 weiter zugenommen hat, insbesondere in den sen- siblen Nachtstunden zwischen 22 und 24 Uhr.</p> <p>Vor diesem Hintergrund schliesst sich die Gemeinde Binningen der Stellungnahme zum Entwurf des PPBE 2024-2028 mit Anträgen des Gemeindeverbunds Flugverkehr GVF an.</p> <p>Die Gemeinde Binningen ersucht Sie höflich, sehr geehrter Herr Präfekt, sehr geehrte Damen und Her- ren, die Erwägungen zu berücksichtigen und die gestellten Begehren gutzuheissen.</p>
<p>11 Apr 2024</p>	<p>15:43: 53</p>	<p>Anhörung zum Lärmvorsorgeplan für den EuroAirport (Plan de prévention du bruit dans l'environnement) 2024-2028: Stellungnahme des Gemeindeverbunds Flugverkehr</p>	<p>Sehr geehrter Herr Präfekt</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Wir danken Ihnen für die Einladung, an der Anhörung zum Lärmvorsorgeplan 2024–2028 teilzunehmen. Gerne nutzt der Gemeindeverbund Flugverkehr GVF im Namen der Schwei- zer Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Reinach, Schönenbuch die Ge- legenheit, zum Lärmvorsorgeplan 2022-2024 Stellung zu nehmen.</p> <p>I. Präambel</p> <p>Der Gemeindeverbund Flugverkehr wurde im Jahr 2009 gegründet und setzt sich seither für eine Reduktion des Fluglärms und für den Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Flug- lärm ein. Der Gemeindeverbund Flugverkehr anerkennt die Bemühungen des Flughafens Basel-Mulhouse zur Eindämmung der Fluglärmbelastung rund um den Flughafen. Dabei ist sicherlich die Einführung des Startverbots für geplante Starts nach 23 Uhr hervorzuheben, auch wenn die Umsetzung noch nicht zur vollsten Zufriedenheit erfolgt ist. Das Gleiche gilt</p> <p>für die Einführung der RNAV-Startverfahren auf der Piste 15.Nichtsdestotrotz: Der Lärmvor- sorgeplan 2018-2022 als Ganzes und die Umsetzung der geplanten Massnahmen können nicht zufriedenstellen, da der Fluglärm südlich des Flughafens Basel-Mulhouse auch im zu- rückliegenden Jahr 2023 weiter zugenommen hat, insbesondere in den sensiblen Nachtstun- den zwischen 22 und 24 Uhr.</p> <p>II. Stellungnahme zum Lärmvorsorgeplan 2018-2022</p> <p>Die Tatsache, dass der Fluglärm weiter angestiegen ist, erstaunt wenig. Der GVF hat bereits in seiner Stellungnahme zum PPBE 2018-2022 festgestellt, dass nur 3 der geplanten Mass- nahmen unmittelbar auf die Reduktion des</p>

Fluglärms abzielen. Im Kontext der europäischen Gesetzgebung, Richtlinie 2002/49/EG zeigt sich, dass das eigentliche Ziel, schädliche Auswirkungen, einschliesslich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern, nicht erreicht wurde. Störend dabei ist besonders, dass mehrere Massnahmen im PPBE 2018-2022 als «ERLEDIGT» klassiert wurden, obschon die Massnahme nicht vollständig umgesetzt und die damit verbundenen Ziele nicht erreicht wurden. Wir verweisen hier insbesondere auf die Massnahme 1 des PPBE 2018-2022 zur «Verbesserung der flugbetrieblichen Verfahren am Flughafen» sowie Massnahme 11 mit dem Verbot geplanter Starts nach 23 Uhr (Schutz vor Umgebungslärm und Verringerung der Lärmbelastung). Die getroffenen Massnahmen haben nicht zu einer Verbesserung der Lärmsituation geführt. Die Flugbewegungen in den beiden ersten Nachtstunden sind nach wie vor hoch, und die Südstarts nach 23 Uhr haben im Vergleich zu 2017 sogar weiter zugenommen. Zwar wurde in der Zwischenzeit das Verbot für geplante Starts nach 23 Uhr eingeführt, trotzdem erfolgen noch immer zahlreiche Pistenstarts nach 23 Uhr. Besonders störend ist dabei die Anwendung der «heure bloc», die unnötig Lärm bis 24 Uhr verursacht. Ausserdem besteht ein erhebliches Problem mit den zahlreichen spätabendlichen Landungen am EAP, was nächtliche Starts in Richtung Norden verunmöglicht und dazu führt, dass sich die Fluglärmsituation im Süden des Flughafens zwischen 22 und 24 Uhr weiter verschlechtert hat. Der GVF kann deshalb nicht nachvollziehen, dass die Massnahmen 1 und 11 des PPBE 2018-2022 als erledigt ausgewiesen werden. Es braucht weiterhin gezielte Verbesserungsmaßnahmen der flugbetrieblichen Verfahren, wobei insbesondere der ersten Nachtstunde grosses Augenmerk gebührt. Das Startverbot nach 23 Uhr führt zu erheblichen Verschiebungen des Flugverkehrs in die erste Nachtstunde mit der entsprechenden Zunahme der Südstarts und der Fluglärmbelastung im Süden. Dass die Anpassungen der flugbetrieblichen Verfahren am Flughafen Basel-Mulhouse zu keiner Verbesserung der Fluglärmsituation geführt hat, lässt sich durch den vom Schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL durchgeführten Lärnmachweis 2022 belegen: Die Anzahl der von dieser Immissionsgrenzwert-Überschreitung (IGW) betroffenen Personen in der Schweiz ist in der ersten Nachtstunde von 80 (2019) auf ca. 300 Personen gestiegen. Auch die Belastung in der zweiten Nachtstunde ist wieder mit jener aus dem Jahr 2019 vergleichbar. So sind in dieser Zeitperiode neu 5'240 Personen (2019: 5'050) von IGW-Überschreitungen betroffen. Und dies obschon die Anzahl Nacht-Flugbewegungen insgesamt um 25 Prozent abgenommen hat.

III. Stellungnahme zum Entwurf des PPBE 2024-2028

Der Gemeindeverbund Flugverkehr GVF anerkennt, dass die Flughafenverantwortlichen mit dem PPBE 2024-2028 ernsthaft nach Lösungen suchen, die Lärmbelastung und die schädigenden Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung und die Entwicklungsmöglichkeiten der Anrainergemeinden, die durch den Flugbetrieb am Flughafen Basel-Mulhouse entstehen, zu reduzieren. Positiv bewertet der GVF die jährliche Überprüfung der Wirksamkeit der Gebührenordnung und die jährlichen Anpassungen der Gebührenordnung (S.4) wie auch die Intensivierung des Dialogs zwischen dem EuroAirport und den Fluggesellschaften, insbesondere jener der Expressfracht (Massnahmen O.1, O.2, O.3). Dieser Dialog hat das Potential, zielführend zu sein, wenn alle involvierten Parteien ernsthaft gewillt sind, das Ziel eines optimierten Flugbetriebs und der Reduktion der Fluglärmbelastung zu verfolgen und die Möglichkeit, die Gebührenordnung anzupassen, auch zielgerichtet genutzt wird.

Nichtsdestotrotz lässt der PPBE 2024-2028 handfeste Verbesserungen der Fluglärmsituation vermissen. Der Lärmvorsorgeplan weist grundlegende Mängel auf und wird dem Status des Flughafens Basel-Mulhouse als binationaler Flughafen nicht gerecht. Aus diesem Grund stellt der GVF im Rahmen des öffentlichen Anhörungsverfahrens zum aktualisierten Lärmvorsorgeplan folgende

Anträge:

1. Antrag auf Überarbeitung: Der Entwurf der Aktualisierung des Lärmvorsorgeplans (PPBE) ist im Sinne der Anträge und der Begründungen als Ganzes neu zu erarbeiten und nach der Überarbeitung erneut öffentlich aufzulegen.
2. Insbesondere ist der Nachweis zu erbringen, dass die Verpflichtungen gemäss der europäischen Richtlinie 2002/49/EG erfüllt und die Belastung mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen verhindert und gemindert werden.
3. Für die Massnahmen sind belastbare Ziele festzulegen, zum Beispiel in Form zu erreichender, maximaler Flugzahlen oder Dauerschallpegel, deren Erreichung am Ende der Planungsperiode überprüfbar und im Falle der Übertretung auch wirkungsvoll sanktionierbar sind.
4. Die Auswirkungen des Flugbetriebs am Flughafen Basel-Mulhouse für die Schweizer Gemeinden sind im Lärmvorsorgeplan analog zu den französischen Gemeinden zu erheben und abzubilden.
5. Die Ausführungen in Kapitel 4.1 – insbesondere die Tabellen mit den Bewertungen der aktuellen und langfristigen Lärmauswirkungen – sind entsprechend zu ergänzen.
6. Es ist dafür zu sorgen, dass die gesetzlichen Lärm-Grenzwerte auch in den Schweizer Gemeinden eingehalten werden.
7. Zur Vergleichbarkeit mit den in der Schweiz geltenden Lärmschutz-Grenzwerten sind die Dauerschallpegel für die Tages- wie auch die Nachtstunden nach der Schweizer Methodik zu berechnen und im Lärmvorsorgeplan darzulegen.
8. Eventualiter: Bei fehlender und nicht passender oder mit der Schweiz nicht kompatibler gesetzlicher Grundlage ist zwischen den Staaten ein Abkommen zu schliessen – subeventualiter eine Absprache zu treffen, mit welcher ein Abgleich der gesetzlichen Grundlage geschaffen wird. Ziel ist es
 - a) Planungs- und Entscheidungsgrundlagen für den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse zu haben, welche für das ganze betroffene französisch-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, vergleichbar und wirkungsvoll sein.
9. Der Lärmindex Ln für die Darstellung des nächtlichen Schallpegels zwischen 22 Uhr und 6 Uhr ist durch einen Einzelstundennachweis nach Schweizerischem Vorbild zu ersetzen.
10. Eventualiter: Sollte am bestehenden Lärmindex Ln festgehalten werden, so ist der Lärmvorsorgeplan zumindest mit den Einzelstundennachweisen 22 bis 23 Uhr sowie 23 bis 24 Uhr zu ergänzen.
11. 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 Verbesserungs- möglichkeiten 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-, und raumplanungsrechtlichen Lösungserarbeitung unverzichtbar.
12. Die Massnahme C.4 (Information und Austausch mit Politikern und Anwohnerorganisationen) ist entsprechend zu ergänzen und der Einbezug und die Berücksichtigung der Schweizer Gemeinden explizit anzumerken. Subeventualiter sollen bei der Information und dem Austausch gemäss Massnahme C.4 unabhängige Experten beigezogen und die Möglichkeit gegeben werden, Beweise vorzulegen und Vorschläge zu machen.

13. Die Anpassung des SID 15 ELBEG (Massnahme O.7) ist nicht nur zu prüfen. Stattdessen ist das SID 15 ELBEG derart anzupassen, dass bis 2026 – spätestens jedoch vor Ablauf des vorliegenden Lärmvorsorgeplans – bei den Südstartverfahren ausschliesslich nicht oder nur dünn besiedeltes Gebiet überflogen wird.
14. Die Massnahme O.8 (Optimierung der Pistennutzung) ist dahingehend abzuändern, dass in der aktuellen Planungsperiode nicht nur eine Studie zur Pistennutzung-Optimierung erstellt wird, sondern die Pistennutzung tatsächlich derart optimiert wird, dass eine Reduktion der Lärmbelastigung vor Ablauf der Planungsperiode erreicht wird.
15. Bei der Optimierung der Pistennutzung ist eine Lösung zu finden, welche abends nach 22 Uhr gestattet, Starts auf Piste 33 in Richtung Norden durchzuführen, um die hohe Lärmbelastung im Süden zu reduzieren.
16. Gemäss Ministerialerlass vom 6. August 2021 sind geplante Starts nach 23 Uhr verboten. Um tatsächlich eine Nachtruhe von 23 Uhr bis 6 Uhr zu erreichen, ist anstelle der heute geltenden «heure bloc» die «heure piste» einzuführen.
17. Eventualiter ist das Verbot geplanter Starts auf 22.45 Uhr festzulegen, damit nach 23 Uhr keine Überflüge im Süden des Flughafens mehr stattfinden.

Begründung Formelles

1. Frist: Gemäss der amtlichen Publikation beginnt die Anhörung am 15. Februar 2024 und endet am 15. April 2024. Mit der vorliegenden Eingabe ist die Frist gewahrt.
2. Die Gemeinden des Gemeindeverbands Flugverkehr GVF sind angesichts ihrer Lage südlich des Flughafens Basel-Mulhouse besonders betroffen und legitimiert.
- Die vorliegende Anhörung erfolgt nach französischem Recht und wurde dabei für die betroffenen Gemeinden in der Schweiz geöffnet. Sie ist öffentlich, somit kann jede Person teilnehmen. Dies gilt hier insbesondere auch für die Schweizer Gemeinden und deren Bevölkerung. Der Flughafen Basel-Mulhouse nutzt für dessen Flugbetrieb schweizerischen Luftraum. Startende und landende Flugzeuge überfliegen die Mitgliedsgemeinden des GVF, wodurch eine besondere Betroffenheit gegeben ist.

Materielles

3. Die geforderte Überarbeitung des Lärmvorsorgeplans wird wie folgt begründet:
- a) 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 Nachtstunden ohne Flugbetrieb in die Berechnungen integriert, was zur Folge hat, dass die berechneten Dauerschallpegel tiefer ausfallen und damit die Realität nicht korrekt abbilden.
- b) Die ungenügenden Lärmindikatoren Lden und Ln verunmöglichen ein präzises Abbilden der Lärmsituation. Dadurch werden Probleme verschleiert und geeignete Lösungen verhindert.
- c) Die fehlerhafte Darstellung der Dauerschallpegel wird mit dem Ministerialerlass vom 6. August 2021 resp. der Einführung des Verbots geplanter Starts ab 23 Uhr noch verstärkt. Wegen der neuen Betriebsbeschränkungen zwischen 23 und 24 Uhr gibt die Analyse der Ln-Konturen die effektive Nachtfluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Basel-Mulhouse in keiner Weise korrekt wieder. Der effektive Fluglärm ist – mit wenigen Ausnahmen aufgrund der «heure bloc»-Regelung – auf die erste Nachtstunde konzentriert, während der Index Ln den Lärm für die ganze Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr abbildet.
- d) Überarbeitung der Lärmindikatoren: Deshalb sollten stattdessen für die Tagesstunden der Leq AC 16 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 Lärm- indikatoren gewählt werden. Die Fluglärm- daten hierzu liegen vor. Sie werden quar- talsweise durch den EuroAirport publiziert.

e) Neu ist der Fluglärm in den Lärmkarten des PPBE auch für das Schweizer Territo- rium abgebildet (Anhang 1). Bei der Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswir- kungen des Fluglärms wird jedoch darauf verzichtet, die Anzahl betroffener Perso- nen in der Schweiz, die durch den Fluglärm belästigt werden und unter Schlafstö- rungen leiden, abzubilden (Kapitel 4.1). Stattdessen wird darauf verwiesen, dass die Ergebnisse anhand der gesetzlichen Instrumente in der Schweiz geprüft wurden. Es fehlen auch Angaben zur Anzahl schutzwürdiger Einrichtungen, wie insbesondere Schulen, Krankenhäuser, Alters- und Pflegeheime. Somit muss festgestellt werden, dass der PPBE die Lärmauswirkungen des Flughafens unvollständig abbildet und damit die Anforderungen und die Zielsetzung nicht erfüllt.

f) Binationaler Status und Startkurve im Süden über Schweiz: Angesichts des binatio- nalen Status des EuroAirports und der Tatsache, dass der Flughafen den schweize- rischen Luftraum beansprucht und somit über Schweizer Territorium führt, muss die Fluglärm- belastung im gesamten Einflussbereich des EuroAirports betrachtet werden und darf nicht an der Schweizer Grenze enden.

g) Das Ziel der Lärmreduktion wird nicht erreicht: Wie aus der Lärmkarte zur langfristi- gen Entwicklung des Lärmindex Ln (Nacht) hervorgeht, geht der Lärmvorsorgeplan davon aus, dass der nächtliche Fluglärm weiter zunehmen wird. Dies ist angesichts der Bemühungen, die Flugbewegungen nach 22 Uhr mittels Gesprächen, Gebüh- renerhöhungen für Flüge nach 22 Uhr sowie leiseren Flugzeugen zu reduzieren, überraschend und nicht akzeptabel, steht die abgebildete Entwicklung doch im Wi- derspruch zum eigentlichen Ziel des Lärmvorsorgeplans.

h) Anhand der Lärmkarte zur langfristigen Entwicklung des Lärmindex Ln (Nacht) auf Seite 97 des Berichts lässt sich beispielhaft zeigen, wie unzulänglich die Verwen- dung des Lärmindex Ln zur Abbildung des Fluglärms ist. Die Lärmkurve $50 < Ln < 55$ berührt die Schweizer Grenze knapp nicht. Der im Januar 2024 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL publizierte Lärmnachweis 2022 zeigt jedoch, dass die schwei- zerischen Lärmgrenzwerte für die erste und zweite Nachtstunde grossflächig über- schritten werden.

i) Der bestehende SID 15 ELBEG trägt heute massgeblich zur hohen Belästigung durch startende Flugzeuge auf Piste 15 bei und ist wohl (mit)verantwortlich für die Überschreitung der Lärmgrenzwerte nach schweizerischer Lärmschutzgesetzge- bung. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb mit der Massnahme O.7 die An- passung des SID 15 ELBEG lediglich geprüft werden soll. Der GVF ist überzeugt, dass mit einer zielgerichteten Anpassung des SID 15 ELBEG eine deutliche Reduk- tion der Lärm- belastung erzielt werden kann, weshalb die entsprechende Anpas- sung bis zum Jahr 2026 – spätestens jedoch vor Ablauf der aktuellen Planungsperi- ode 2024-2028 – umgesetzt werden muss.

j) Die Optimierung der Pistennutzung (Massnahme O.8) ist schon seit Längerem ein Thema und wurde bereits im PPBE 2018-2022 thematisiert. Die bestehende Proble- matik mit den hohen und steigenden ILS 33-Landequoten und mit der massiv ge- stiegenen Anzahl Südstarts in den Nachtstunden trägt massgeblich zur hohen Flug- lärm- belastung im Süden des Flughafens bei. Der GVF begrüsst diese Massnahme. Analog zur Massnahme O.7 ist jedoch die Prüfung einer Optimierung und die Erstel- lung einer Studie nicht ausreichend. Hier ist ein auf Zahlen basierender, belastbarer Indikator einzusetzen (zum Beispiel Anzahl Flugbewegungen, Dauerschallpegel).

k) Die gewählten Indikatoren zur Überprüfung der Massnahmenumsetzung sind als schwach zu bezeichnen. So ist es durchaus denkbar, dass trotz der vollständigen Umsetzung sämtlicher geplanter Massnahmen in der Planungsperiode 2024-2028 eine Reduktion des Fluglärms nicht erzielt werden kann. Trotz aller Bemühungen wäre folglich das Ziel einer Reduktion des Fluglärms nicht erreicht. Aus diesem Grund sind die Indikatoren mit belastbaren Kennzahlen zu ergänzen, die zum Bei- spiel die angestrebte Reduktion der Flugbewegungen (Anzahl) oder der Dauer- schallpegel definieren.

			<p>l) Die Verpflichtungen gemäss der europäischen Richtlinie 2002/49/EG werden nicht erfüllt. Dies gilt insbesondere für die Umsetzung von Massnahmen, um den Umgebungslärm insbesondere in jenen Fällen, in denen das Ausmass der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern (siehe Bericht Seite 13). Dies ist insbesondere auf folgenden Gründen nicht der Fall:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Erhebung der von gesundheitsschädlichen Auswirkungen betroffenen Personen und besonders schutzbedürftiger Institutionen ist unvollständig, da die Erhebung nur auf französischem Territorium erfolgt. Entsprechend ist der Lärmvorsorgeplan als unvollständig und irreführend zu betrachten. 2. Mit dem Entwurf des Lärmvorsorgeplans 2024-2028 verfehlt dieser das Ziel, den Fluglärm und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Bewohnerinnen und Bewohner zu mindern, wie aus der Lärmkarte der langfristigen Entwicklung des Lärmindex Ln (Nacht) auf Seite 97 des Lärmvorsorgeplans hervorgeht. <p>Der Gemeindeverbund Flugverkehr ersucht Sie höflich, sehr geehrter Herr Präfekt, sehr geehrte Damen und Herren, die Erwägungen zu berücksichtigen und die gestellten Begehren gutzuheissen.</p>
10 Apr 2024	09:40:01	MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUGHAFENS BASEL-MULHOUSE (PPBE) 2024-2028 Allgemeine Feststellungen und Forderungen	<p>1) S. 55: "Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden 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.</p> <p>2) S. 32: OLBEN7Y 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 lärmbelastungsmindernde 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.</p> <p>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.</p> <p>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."</p>

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 zurück-zukehren, 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 Lärmreserve von 13 EPNdB auf 15 EPNdB erhöht und für die individuellen Lärmreserven für Flyover, Takeoff und Approach ein Mindestwert von 3 EPNdB gemäss ACI-Noise-Index eingeführt wird.

8) Der Flughafen weist 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 eidgenössischen 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) 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 fluglärmgeplagte 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 unglaublich, 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.

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

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 Pistennende 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 Zoll- abfertigungs- 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 [https://urldefense.com/v3/http://www.eurocontrol.int/!!N3hgHg43uw!pYMzstGFPIBr1XIG3B7f4S4LsUcKJaks5HYYbfSD1kOswjtq1HAQuHGtaU_ioBdz9Gtg1Fzii1spKeXPhvsbW2keiYgaR-u\\$](https://urldefense.com/v3/http://www.eurocontrol.int/!!N3hgHg43uw!pYMzstGFPIBr1XIG3B7f4S4LsUcKJaks5HYYbfSD1kOswjtq1HAQuHGtaU_ioBdz9Gtg1Fzii1spKeXPhvsbW2keiYgaR-u$) 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 LU-MEL/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 Lden55 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 Anwohner 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 Basel-Landschaft 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 2020/367 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, Hésingue, 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 Anwohner 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. 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

			<p>Zielkonflikt ist im Umstand zu verorten, dass die französische Staatskasse von Bussgeldern für Verspätungen, die eine Fluggesellschaft selbst verschuldet, in beachtlicher Höhe profitiert.</p> <p>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.</p> <p>B.1: Prüfung der Einhaltung des Betriebserlasses vom 6. August 2021 über Betriebsbeschränkungen für den Flughafen Basel-Mulhouse</p> <p>Insbesondere stossend ist, dass der Dauerschallpegel über dem französischen Grenzwert Lden55 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.</p> <p>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.</p> <p>C.2: Instrument zur Verfolgung und Begrenzung der Lärmentwicklung Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2022).</p> <p>Was "eine begrenzende Lärmkurve" beinhaltet, ist den betroffenen Gemeinden und den Anrainerorganisationen bis heute nicht plausibel dargelegt worden.</p> <p>C.3 Verbesserung der Online-Informationstools für die Anwohnerschaft Das ist keine Lärmvorsorge-, sondern eine Kommunikationsmassnahme.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>C.4: MehrInformationenfürundAustauschmitPolitikernundAnwohnerorganisationen</p> <p>Das ist keine Lärmvorsorge-, sondern eine Kommunikationsmassnahme.</p> <p>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.</p> <p>Fazit</p> <p>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.</p> <p>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).</p>
10 Apr 2024	09:14:45	MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUGHAFENS BASEL-	<p>Allgemeine Feststellungen und Forderungen</p> <p>1) S. 55: "Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden abgegrenzten Flächen im französischen Staatsgebiet kleiner. Dasselbe gilt für die von starker Belästigung betroffene Bevölkerung."</p> <p>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,</p>

		<p>MULHOUSE(PPBE) 2024-2028</p>	<p>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»</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass auch die Anzahl Personen im lärmbeeinträchtigten Gebiet auf Schweizer Territorium ausgewiesen wird. Insbesondere ist das relative Bevölkerungswachstum der letzten 20 Jahre zu berücksichtigen.</p> <p>2) S. 32: OLBEN7Y 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 und zunehmend stärker besiedeltes Gebiet.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass diese Prozedur auf maximal 2 % aller Starts limitiert wird.</p> <p>3) 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.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass der Passus "oder auf Anfrage des Piloten, wenn es das Verkehrsaufkommen zulässt" gestrichen und eine Ausnahmegenehmigung ausschliesslich in Notfallsituationen erteilt wird.</p> <p>4) 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 geringeren Steigfluges und verzögert eingeleitetem Kurvenflug oder individuelle Anweisungen vom Tower zwecks speditiverer Abwicklung der Startabfolgen.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass der Text – "bereits umgesetzt» ersetzt wird durch «muss noch umgesetzt werden". Wann ist der offizielle Umsetzungs-Zeitpunkt und wer kontrolliert die entsprechende Einhaltung?</p> <p>5) S. 32: Nutzungsanteil ILS33: Kurzzeitszenario 8.9 %, Langzeitszenario 7.8 %</p>
--	--	-------------------------------------	---

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 zurück-zukehren, womit die Südlandequote 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, sowie die Einhaltung der 8%-Jahresmitte.

6) 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-Nosering-Index eingeführt wird.

7) 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.

8) 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 fluglärmgeplagte 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 unglaublich, sondern geradezu zynisch.

P.3: Revision des PGS

Die Anpassung des Lärmschutzplans (Plan de Gêne Sonores) an die künftigen Verhältnisse bezüglich Flugzeugtypen, Pistennutzung und Flugprozeduren stellt keine Lärmreduzierungsmassnahme 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 Lärmreduzierungsmassnahme.

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, sowie ein funktionierendes Kontrollsystem.

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 Lärminderungs-massnahme 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.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 7 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 270Grad-Schleufe zum Schwarzwald führt, soll von 34 % (Referenzjahr 2022) auf 30.1 % reduziert werden (11 %). Dieser Entscheid wiederum zulasten der Schweizer Bevölkerung.

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 (Solothurner Lärm-Schleufe)

Die OLBEN7S-Route verläuft auf dem Streckenabschnitt Richtung Westen 740 m südlich der LU-MEL/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 %).

- In der Schweiz führt diese Prozedur fast ausschliesslich über solothurnisches Kantonsgebiet (Schwarzbubenland). Inwieweit wurde das Amt für Umwelt in diese Vernehmlassung einbezogen? Und was war gegebenenfalls die entsprechende Antwort? Bitte um Zusendung derselben.

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 An-wohnende 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 oder auch Hügellandschaften reflektieren beispielsweise wesentlich mehr Schallenergie als loser Erdboden

- Diese markante Steigerung der Kapazitäten hat eine enorme Auswirkung auf den östlichen Teil des Thiersteins, wo die beiden Flugstrassen von «OLBEN7Y» und «OLBEN7S» zusammengeführt werden.

- Die massive Steigerung der Abflüge bringt nicht nur eine sehr starke Zunahme des Fluglärms in das Schwarzbubenland, sondern durch das Überkreuzmanöver auch eine erhebliche zusätzliche Gefahr. Wie und wann wurde das Amt für Umwelt des Kantons Solothurn über diese Massnahmen informiert? Wie konnte und hat es sich zu dieser markanten Änderung geäussert?

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 Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn 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)."

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.

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 Lden55 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 kurz-fristig 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

			<p>Fluglärm, sondern auch hinsichtlich Flugsicherheit relevant ist (Gruppenrisiko). Zullwil, 9. April 2024</p>
14 Apr 2024	12:01:30	<p>MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUG- HAFENS BASEL-MULHOUSE (PPBE) 2024-2028</p>	<p>Sehr geehrte Préfecture</p> <p>als Einwohner von Allschwil möchte ich folgende Punkte erwähnen :</p> <p>Mir ist es unverständlich, warum an geschätzt 350 Tagen pro Jahr die Abflüge um 23 Uhr Richtung Süden gemacht werden.</p> <p>Ich frage mich, ob immer die gesamte Pistenlänge bei Südstarts ausgenützt wird. Seit Jahren wird die Südkurve über dem Dorfplatz Allschwil geflogen, obwohl die Piste verlängert wurde. Die Südkurve sollte zwischen Hegenheim und Allschwil geflogen werden.</p> <p>1976 wurde der Basler Bevölkerung vor der Abstimmung über die Finanzierung der Pisten- verlängerung nach Norden versprochen, dass damit die Überflughöhe an der Landesgrenze steige und damit eine Rechtswende auch für grössere Flugzeuge knapp an der Landes- grenze zwischen Allschwil und Hégenheim über wenig dicht besiedeltem Gebiet zulasse. Die gleiche Begründung wurde dem eidgenössische Parlament 1977 vorgebracht.</p> <p>Die Pistenverlängerung wurde vom Kanton Basel-Stadt und von der Schweizer Eidgenos- senschaft 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.</p> <p>Die Massnahme 'alle Starts ab Pistenschwelle 15' muss nicht nur endlich umgesetzt, son- dern auch mit der Festlegung einer Mindestflughöhe an der Landesgrenze kombiniert wer- den, 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 deut- lich zu erhöhen.</p> <p>Ich fordere eine Mindestflughöhe von 1000 m NN an der Landesgrenze für alle IFR- Starts ab Piste 15.</p> <p>Warum werden nach Norden fliegende Flugzeuge Richtung Süden gestartet ? Dies sollte korrigiert werden.</p> <p>Das Hilfsprogramm für Schallschutz an Wohngebäuden darf nicht nur für Gebäude auf französischem Boden angewendet werden.</p> <p>Mit freundlichen Grüssen</p>
14 Apr 2024	17:40:25	<p>MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUGHAFENS BASEL- MULHOUSE (PPBE) 2024-2028</p>	<p>S. 32: Nutzungsanteil ILS33: Kurzzeitszenario 8.9 %, Langzeitszenario 7.8 %</p> <p>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.</p> <p>Forderung: Die Umstellung auf Normalbetrieb (Nordlandungen) hat umgehend zu erfolgen, wenn die Nordwindkomponente unter 5 kts sinkt, und die Einhaltung der Jahreslimite ist zu gewährleisten.</p> <p>1976 - Finanzierung der Pistenverlängerung nach Norden</p> <p>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 eine Rechtswende auch für grössere Flugzeuge knapp an der</p>

			<p>Landesgrenze zwischen Allschwil und Hégenheim Ober wenig dicht besiedeltem Gebiet zulasse. Die gleiche Begründung wurde dem eidgenössischen 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.</p> <p>Die Massnahme 'alle Starts ab Pistenschwelle 15' muss umgesetzt und mit der Festlegung einer Mindestflughöhe an der Landesgrenze kombiniert werden, um eine effektive Lärminderung südlich des Flughafens zu erreichen. Angesichts der Leistungsfähigkeit moderner Flugzeuge ist es angebracht, entsprechend auch die minimalen Steigwinkel in der Startphase deutlich zu erhöhen.</p> <p>Forderung: Eine Mindestflughöhe von 1000 m NN an der Landesgrenze ist für alle IFR-Starts ab Piste 15 einzuhalten.</p> <p>S. 86: Optimierung der Pistennutzung ILS33-Landungen</p> <p>In keiner anderen Landeprozedur am EuroAirport wird der Endanflug über eine derart lange Strecke über so dicht besiedeltes Gebiet geführt (3.4 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 OLBEN7Y</p> <p>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.</p> <p>Ebenso wird berücksichtigt, dass es sich bei den von der OLBEN7Y- und ILS33-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: Trim eine Schallwelle auf/ ein etwa den Boden, wird ein Teil der Energie reflektiert. Harte und glatte Böden reflektieren beispielsweise wesentlich mehr Schallenergie als loser Erdboden."</p> <p>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 Basel-Landschaft 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 der Lärmkonturen begrenzt)." Forderung: Für Schweizer lärmbelasteten Zonen sind Lärmkartierungen auszuweisen und Lärminderungsziele einzuführen und umzusetzen.</p>
20 Mar 2024	11:34: 16	MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN	<p>Allgemeine Feststellungen und Forderungen</p> <p>1) S. 55: "Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden abgegrenzten Flächen im französischen Staatsgebiet kleiner. Dasselbe gilt für die von starker Belästigung betroffene Bevölkerung." Der Umstand, dass sich mit den beabsichtigten Änderungen in</p>

	<p>DES FLUG- HAFENS BASEL-MULHOUSE (PPBE) 2024-2028</p>	<p>der Frequenz der verschiedene- nen 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".</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass auch die Anzahl Personen im lärmbeeinträchtigten Gebiet auf Schweizer Territorium ausgewiesen wird.</p> <p>2) S. 32: OLBEN7Y 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 lärmbeeinträchtigungsmindernde 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.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass diese Prozedur auf maximal 2 % aller Starts limitiert wird.</p> <p>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</p> <p>zwischen Südlandungen. Bei Starts kann der Grund für eine Sondergenehmigung kaum ein medizinischer oder technischer Notfall sein.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass der Passus "oder bei Anforderung der Piloten" gestrichen und eine Ausnahmegenehmigung ausschliesslich in Notfallsituationen erteilt wird.</p> <p>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.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass der Passus "oder auf Anfrage des Piloten, wenn es das Verkehrsaufkommen zulässt" gestrichen und eine Ausnahmegenehmigung ausschliesslich in Notfallsituationen erteilt wird.</p> <p>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</p>
--	---	--

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 Lärmreserve von 13 EPNdB auf 15 EPNdB erhöht und für die individuellen Lärmreserven für Flyover, Takeoff und Approach ein Mindestwert von 3 EPNdB gemäss ACI-Noise-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 eidgenössischen 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 Lärmreduzierung 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)

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 fluglärmgeplagte 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 unglaublich, sondern geradezu zynisch.

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

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

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.

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 Grundeigentumschaften hierfür würde auf Schweizer Gebiet noch

wesentlich höher ausfallen als Lärmsanierungs- massnahmen. Insofern muss die seitens Flughafen bzw. Frankreich gestellte Bedingung als er- presserisch und somit inakzeptabel bezeichnet werden.
Es sei an dieser Stelle auf den Fakt hingewiesen, dass der Flughafen Genf-Cointrin bauliche Lärm- schutzmassnahmen in der an der Landesgrenze direkt neben dem östlichen Pisteneende liegenden französischen Ortschaft Ferney-Voltaire ohne Vorbedingungen finanziert hat.

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

Die Anpassung des Lärmschutzplans (Plan de Gêne Sonores) an die künftigen Verhältnisse be- züglich Flugzeugtypen, Pistennutzung und Flugprozeduren stellt keine Lärminderungsmass- nahme 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. Än- dert sich der PEB räumlich, ändert sich logischerweise auch der PGS.

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

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

Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2019).
Eigentlich dürfte als selbstverständlich erwartet werden, dass die Fluggesellschaften zur Verbesse- rung der Lärmsituation beitragen. Ein Kodex zur Animation ist offensichtlich wirkungslos. Es bedarf strengerer Restriktionen und Sanktionen.

Es mutet seltsam an, dass "Platzrunden nicht an Sonn- und Feiertagen bzw. in sensiblen Zeitfens- tern" 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 müs- sen zum Heimatflughafen zurückkehren, um die erste Rotation am Folgetag wahrnehmen zu kön- nen. 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 Lärm- minderung bestehen soll, ist somit völlig unklar. Vielmehr dürfte es für die Flugüberwachung die Abwicklung von unplanmässigem Flugbetrieb erleichtern, was aber keine Lärminderungsmass- nahme darstellt.

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 bemüht (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).

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.

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.

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.

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 %).

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 %).

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 Lden55 nach Süden ist zwischen dem Kurz- und Langzeitszenario jedoch nicht auszumachen, nur eine Verkleinerung in der Dorfmitte von Hégenheim.

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 ILS33-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 Basel-Landschaft 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 2020/367 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, Hésingue, 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.

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.

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.

			<p>Das Monitoring von Fluglärm, die Zertifizierung der dazu benötigten Infrastruktur und das Radar- spurtracking stellen keine Lärminderungs-, sondern nur eine Lärmregistrierungsmassnahme dar.</p> <p>Insbesondere stossend ist, dass der Dauerschallpegel über dem französischen Grenzwert Lden55 auf Schweizer Hoheitsgebiet (Allschwil-Dorf) konsequent ignoriert wird und ebenda keine Gegen- massnahmen 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.</p> <p>Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2022). Was "eine begrenzende Lärmkurve" beinhaltet, ist den betroffenen Gemeinden und den Anrainer- organisationen bis heute nicht plausibel dargelegt worden.</p> <p>Das ist keine Lärmvorsorge-, sondern eine Kommunikationsmassnahme. Trotz des bestehenden Tools des Webreportings wird die Datenveröffentlichung zunehmend ver- schleppt: 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.</p> <p>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 kurz- fristig ganz oder die Teilnahme einzelner Flughafenvertreter abgesagt, Ersatztermine nur in be- schränktem Umfang und mit langer Verzögerung angeboten.</p> <p>Fazit Der neue Lärmvorsorgeplan 2024-2028 bedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung, die dem Ziel "die Lärmbelastung des Flughafens Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus zu bekämp- fen 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 Ho- heitsgebiet nicht nur im Kontext von Fluglärm, sondern auch hinsichtlich Flugsicherheit relevant ist (Gruppenrisiko).</p>
2 Mar 2024	17:47:43	[INTERNET] PPBE Fluglärm Euroairport Basel Mülhausen	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Seit 2017 beträgt der prozentuale Anteil der Südanflüge über 10%. Tendenz steigend. Die Verantwortlichen kümmerns anscheinend nicht. Für die Anwohner wird die Situation immer prekärer. Sie schreiben selbst, dass wenn die Südanflüge 10 % übersteigen, dass geeignete Massnahmen ergriffen werden sollten. Die Untätigkeit der verantwortlichen Beamten ist nicht zu verstehen! Warum wird nicht erst bei einer Rückenwindkomponente von 10 Knoten umgestellt? Andere Flughäfen wenden diese Regel auch an , ohne Sicherheitsbedenken! Abgeflogen wird bis 23:30 Uhr obwohl um 23:00 Uhr Schluss sein sollte. Dies Tag täglich.</p>

			<p>Um 05:00 wird entweder von Süden her angefliegen oder Richtung Süden gestartet. Die Nachtruhe beträgt somit 5,5 h, etwas wenig.</p> <p>Warum dauert es so lange, bis von Südanflügen wieder auf Anflüge von Norden her umgestellt wird, obwohl die Rückenwind Komponente unter 5 Knoten fällt?</p> <p>Es erfolgen viel zu viele, unnötige, lärmige Direktstarts Richtung Süden über die Agglomeration Basel. Oft zu Unzeiten wie z. B. am Sonntagmorgen um 7 Uhr.</p> <p>Die An- und Abflüge sollten über die Gebiete mit der geringsten Bevölkerungsdichte erfolgen.</p> <p>Bei Südanflügen sollte unbedingt die Ueberflughöhe eingehalten werden !</p> <p>Ich hoffe ihnen hiermit einige Anregungen gegeben zu haben. Eigentlich sollten die Flug Bewegungen im Sinne des Umweltschutzes reduziert werden.</p> <p>Aber bis jetzt wird der Flugverkehr von den Behörden stark gefördert. Eine etwas kritischere Betrachtungsweise wäre im Sinne des Umweltschutzes und der Dekarbonisierung angebracht und zeitgemäss.</p> <p>Ich hoffe, meine Mail landet nicht direkt im Papierkorb.</p> <p>Freundliche Grüsse</p>
15 Apr 2024	08:48:33	Consultation du public sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PPBE2024-2028 de Bâle-Mulhouse	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>anbei die Kommentare der BISF zum PPBE24-28.</p> <p>Aus unserer Sicht als Anrainer sind die Maßnahmen bisherigen PPBE zur Verringerung der Lärmbelastung weitgehend unwirksam. Die bisherigen PPBE´s konnten eine Zunahme der Belastung durch Lärm, Schadstoffe und Klimaschaden nicht verhindern. Angesichts des zunehmenden Flugverkehrs verfehlen die bisherigen PPBE´s die vom Gesetzgeber und der EU vorgegebenen Randbedingungen zum Gesundheitsschutz der Anrainer und zum Klimaschutz.</p> <p>Als Folge dieser Wirkungslosigkeit hat die Zahl der lärmbelasteten Menschen um den Flughafen Basel- Mulhouse bezogen auf Lden55 seit 2011 zugenommen.</p> <p>Bisher fehlen in allen PPBE´s eine qualitative und quantitative Bewertung , ob die Ziele des vorherigen PBBE wie oder wie nicht erreicht wurden. Das gilt auch für den PPBE 24-28 und sollte dringend geändert werden. Bisherige PPBE-Mängel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Ergebnisse zur Lärminderung wurden überbewertet, - die Maßnahmen zur Senkung der Lärmbelastung des PPBE 2018 waren unzureichend, - die Methoden zur Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen sind nicht transparent, - alle bisher bekannten Projekte zur Entwicklung des Flughafens Basel-Mulhouse sind Erweiterungsprojekte (eg. Nouvelle Liaison Ferroviaire) und sprechen für eine Zunahme der Flugbewegungen. Vor diesem Hintergrund fehlen wirksame Maßnahmen zur notwendigen Lärmreduzierung zum Schutz der Gesundheit der überflogenen Bevölkerung. - Die Start- und Landeverfahren sind nach wie vor durch große Umwege gekennzeichnet, die die betroffene Bevölkerung unnötig belastet. - einige Maßnahmen, die im PPBE vorgesehen sind und teilweise seit Jahren von den Anwohnern gefordert werden, sind unvollständig oder unwirksam: Flughafenengebühren, Start an der Pistenschwelle, Start auf Piste 15, Direktflüge nach Süden, REGA-Flugrouten, Charta für Leichtflugzeuge, ...,

		<ul style="list-style-type: none"> - Es ist unverständlich und nicht hinnehmbar, dass als Begründung für die fehlende Umsetzung von PPBE-Maßnahmen angeführt wurde, daß es den verantwortlichen Stellen (DGAC und Euroairport) an personellen oder materiellen Mitteln fehle. - Es ist unverständlich und nicht hinnehmbar, dass die Einführung technischer Einrichtungen wie Strom- und Klimazufuhr zu den Gates und A-CDM nicht vorankommt. - Der PPBE 2018-2022 erfüllt weder das Hauptziel der Richtlinie 2002/49/EG noch der Verordnung EU598/2014 schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern. - Es gibt keinen Anhaltspunkt im PPBE, dass die nationalen und europäischen Ziele zur CO2-Reduktion berücksichtigt geschweige denn adressiert werden. <p>Die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens ist ein wichtiger Faktor, der berücksichtigt werden muss. Solange aber das hauptsächliche Geschäftsmodell dieses Flughafens auf „Billigflugverkehr beruht“ muss bemängelt werden, daß dieses Geschäftsmodell die Klimakosten auf andere Bereiche abwälzt und nicht selbst kompensiert. Ein PPBE muß sich zwingend mit dieser Problematik auseinandersetzen was er leider nicht tut.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Verwendung der offiziellen gemittelten Indizes (Lden, Ln) müssen durch ereignisbezogene Indizes wie LAeq, LAmx und NA ersetzt oder zumindest ergänzt werden, um "Lärmspitzen" zu erfassen, die insbesondere in der Nacht als singuläre Ereignisse signifikante Schlafstörungen verursachen. - Ein bisher unterschätzter Aspekt ist der chronische Mangel an Transparenz. Die Antwortzeiten bei Anfragen sind zu lang, Gesprächstermine werden verweigert oder verschoben. Die Publikation von Studien, Lärmstatistiken, Flugbewegungen und Flugrouten erfolgt zu spät oder gar nicht. <p>Es scheint chronisch, dass es bei der Neuauflage des PPBE zu signifikanten Verzögerung kommt, was verhindert, dass ein termingerechter PPB 2024-2028 zustande kommt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für die Vorgaben zur Anzahl der Flugbewegungen müssen die Ziele für die kommerzielle, allgemeine und andere Luftfahrt getrennt voneinander festgelegt werden. Damit müßte der neue PPBE ausgehend von den Prognosen für 2032 für die kommerzielle Luftfahrt, nicht mehr als 90.000 Flugbewegungen ausweisen. - Der Fluglärm hat im Jahr 2023 in der ersten ¼ Stunde nach 23 Uhr zugenommen. Für die Nachtflugbewegungen prognostiziert der PPBE für 2032 eine Steigerung von 16%. Angesichts der besonderen Auswirkungen der nächtlichen Lärmspitzen jedes Überflugs widerspricht dieser Anstieg den Zielen der PPBE, insbesondere wenn der Frachtverkehr einen großen Anteil in dieser Zeitnische hat. - Lärmkarten mit den Indizes Lden, Ln sind unzureichend. Sämtliche gemittelten Lärmindizes geben die tatsächliche Belastung der Anwohner nicht wieder. Insbesondere ist die Verwendung von Ln ungeeignet, um den Zeitraum 22h-24h zu qualifizieren. Diese Indizes unterschätzen die schädliche Wirkung von Lärmspitzen, weil mit vielen leiseren Fluggeräten dieselben Mittelwerte erreicht werden wie mit wenigen lauten Jets. Insbesondere nachts wird so die Anzahl der Lärmspitzen ignoriert. Damit ergibt der Index Ln50 keine realistische Belastung an. Eine Ergänzung durch Indices, die Lärmspitzen abbilden wie Leq50dBA oder NA65 ist anzuwenden. Eine Mittelwertbildung für den Nachtfluglärm von 22:00 bis 6:00 Uhr ergibt ein falsches Bild, weil die Belastung sich nicht über die Nacht gleichmäßig verteilt. Das ist schon aus rein mathematischen Gesichtspunkten unzulässig, weil der Nachtfluglärm nicht normalverteilt ist und somit keine Mittelwertbildung erlaubt ist. - Die Nutzung von Grenzwerten wie 55dBA bzw. 50dBA ist unzureichend. Gemäß den Empfehlungen der WHO ist eine tatsächliche Auswirkung ab einem ganztägigen Luftschallpegel von Lden45 und nachts von Ln40 gegeben. - Am EAP hat der Lden55dBA-Lärm abgenommen, während der Lden60dBA-Lärm zugenommen hat. Eine Erklärung dieser Ergebnisse ist unerlässlich. - Die Berechnungsmethoden der Indikatoren HA (starke Belästigung) und HSD (starke Schlafstörung) sind in Frage zu stellen. Die Richtlinie EU2020/367 wird im PPBE 2024-2028 zwar erwähnt, doch anstelle von "HA" und
--	--	--

"HSD" werden Indikatoren (wie unter 4.1.1.3 und 4.1.2.1) unter dem Begriff "Population affectée par la forte gêne" aufgeführt. Das ist unklar.

- Entsprechend ist für die Berechnung der Anzahl der exponierten Personen der Lden-Index ab 45dB und der Ln-Index ab 40dB für Fluglärm zu Grunde zu legen, wie es die EU Norm und die WHO vorsehen. Nicht nur wird ohne diese Betrachtung ein Teil der betroffenen Bevölkerung ignoriert, sondern der neue PPBE2024-2028 prognostiziert sogar einen Anstieg der nachts betroffenen Bevölkerung im Vergleich zu 2019. Denn während der Lden/HA stabil bleibt, steigt der Ln/HSD in der Projektion bis 2032 an.
- Da die im PPBE vorgeschlagenen Maßnahmen keine Verringerung der Belästigung bewirken können, erwarten wir eine Änderung der aktuellen Betriebsbeschränkungen. Dazu braucht es eine trinationale gUVP. Dass die DGAC den Standpunkt vertritt, daß eine gUVP in Basel-Mulhouse nicht notwendig sei, ist unverständlich. Ein Gespräch hat die DGAC bisher verweigert.
- Der Einsatz eines mobilen 400-Hz Netzes zur Versorgung am Boden ist am Flughafen Basel-Mulhouse nicht absehbar, obwohl der Flughafen bereit ist Millionen in den Ausbau zu investieren, ist nichts vergleichbares für die Reduktion von CO2 sichtbar.
- Die niedrigen Gebühren die weit unter denen der konkurrierenden Schweizer Flughäfen Zürich und Genf liegen und andere kommerzielle Rabatte in Basel-Mulhouse haben Dumpingpreise für Billigflüge und laute Frachtflüge insbesondere in der Nacht ermöglicht. Das hat die Entwicklung von Billig- und Frachtflügen gefördert zum Schaden von Anrainern und Klima. Die Lärmentgelte müssen zur Finanzierung von Ausrüstungen und Instrumenten verwendet werden können, die dem Flughafen dringend fehlen: A-CDM, Stromversorgung, Luftmessstation, Personalressourcen usw. Die neuen Entgelte müssen dies berücksichtigen und sich den Entgelten in Zürich und Genf annähern.
- Der gültige PEB ist von 2004 und sollte alle eigentlich fünf Jahre überarbeitet werden. Seitdem haben sich der Luftverkehr und die Anwohnerentwicklung verändert. Dieser PEB muss unbedingt endlich aktualisiert und mit dem PPBE und dem PGS in Einklang gebracht werden.
- Die Maßnahme zur Anpassung von ELBEG 7S war bereits im alten PPBE vorgesehen, obwohl die Anwohnerverbände seit 2006 die Absurdität des ELBEG-Verfahrens mit seinen zahlreichen negativen Auswirkungen anprangern: ELBEG 7S ist laut, umweltschädlich, teuer, ab der deutschen Grenze ungenehmigt und nicht die sicherste Lösung. Die Reduktion der Optimierung der Startverfahren ausschließlich auf ELBEG ist inakzeptabel. Ein Beispiel:
Ein Start nach Lüttich steuerte nachts nach Norden über den Rhein (ein Umweg!). Die Antwort auf unsere Beschwerde war: Sorry, das war der Pilot, das kann weder der Flughafen noch die DGAC etwas machen – Solche Umwegstarts sind zu unterbinden.
- Wir fordern eine vollständige und gründliche Untersuchung von alternativen Flugrouten aller Start- und Landevorgänge, mit dem Ziel weniger Lärm und weniger Schadstoffe zu verursachen. Die letzte Studie über "Verschiedene Betriebsszenarien" ist über 20 Jahre alt und stammt aus 2001. Eine ausschließliche Überprüfung von ELBEG 7S Starts ist für die Anwohner nicht annehmbar. Es sei denn das Ergebnis ist dieses Verfahren nur noch für Destinationen im NO zu verwenden. Solange bei 90% Destinationen im Süden 90% der Landungen am EAP von Norden her abgewickelt werden müssen, ist über point merge Landungen nachzudenken – zumindest von Ostern her über deutschem Hoheitsgebiet.

Wir fordern, dass die staatlichen Stellen, die für die Umsetzung der Richtlinie 2002/49 zuständig sind, endlich Vorschläge in diesem Sinne machen.

Es ist uns auch wichtig zu fordern, dass für die massive Nutzung des deutschen unteren Luftraums (ELBEG 7 S und N; OLBEN 7N) endlich die bisher fehlenden Genehmigungen eingeholt werden. Nach unseren Recherchen ist weder das zuständige BAF, die DFS oder das Bundesverkehrsministerium in Verhandlungen darüber, obwohl das Fehlen der Genehmigungen allseits bekannt ist – auch auf der französischen Seite.

- Die Vereinbarung über das ILS 33 vom 20. Dezember 2007 zwischen der DGAC und dem BAZL ist unbegründet. Der PPBE sollte die Optimierung der Nutzung des Pistensystems ohne Berücksichtigung dieser Vereinbarung untersuchen.
 - Der Erlass vom August 2021 zur Einhaltung der Betriebsbeschränkung am Flughafen Basel-Mulhouse muss zumindest entsprechend der Empfehlungen der ACNUSA angepaßt werden. In seiner jetzigen Form ist die Überwachung nicht restriktiv genug.
 - Die Neuplanung von Flügen in der ersten Nachtstunde führt nur dazu, dass der Lärm auf die Zeit vor 23 Uhr verschoben und konzentriert wird. Die Reduktionswirkung ist dadurch begrenzt und muß durch bessere Maßnahmen ersetzt werden.
 - Im Gegensatz zu den anderen CH-Flughäfen gilt als Referenzzeit für Abflüge die "Push-back"-Zeit. Dort gilt die "Take-off"-Zeit, die der tatsächlichen Zeit der Lärmbelastung entspricht. Diese Regelung muß auch am EAP eingeführt werden. Solange diese Regelung nicht umgestellt ist, muss transparent dokumentiert werden wieviel Zeit zwischen Push-back und Take-off für jeden einzelnen Start verstreicht.
 - Wenn der PPBE Regeln zur effektiven Reduktion der Belastung erlassen will, dann muss jedes einzelne Start- und Landeereignis in seinen tatsächlichen Auswirkungen erfaßt werden. Dazu muss ein Indikator betrachtet werden, der L_{Amax} beinhaltet und danach muss ein Plan für die Reduktion dieses Indikators sorgen. Eine Lärmkarte, die auf den Indizes L_{den}, L_n oder L_{Aeq} basiert, ist deshalb nicht ausreichend.
 - Für die absolut notwendige Verbesserung der Online-Informationen für Anwohner hat der EAP einen signifikanten Nachholbedarf. Es ist bedauerlich, dass die Frist dafür auf 2028 und ohne Garantie für die Umsetzung festgelegt wurde. Es ist nicht ersichtlich, warum das 2024 oder 25 erreicht werden kann.
 - Die Gremien mit Anrainerbeteiligung (CCE, Fluglärnkommision, trinationale Umweltkommission) sind nur beratend tätig und in deren Rahmen ist kein vertiefter Austausch möglich. Arbeitstreffen außerhalb dieser Sitzungen müssen ermöglicht werden, um sich ausführlich über die Anliegen und Forderungen der vom Flugverkehr betroffenen lokalen Bevölkerung auszutauschen, insbesondere wenn sie mit komplexen technischen Problemen verbunden sind. Über den Austausch von Informationen und Erklärungen hinaus ist es für die Anwohner wichtig Antworten auf ihre Fragen erhalten und dass ihre Anliegen ernsthaft geprüft und berücksichtigt werden. Die bisher fehlende Bereitstellung von Rohdaten zu Lärm und Flugrouten ist hierzu nur ein Beispiel. Der PPBE kann hier den Flughafen auffordern diese Lücke in Sachen Transparenz zu schließen.
 - Auch der PPBE selbst versäumt bisher seine Ziele transparent und quantifiziert darzustellen. Es fehlt die Darstellung wie Qualität und Wirksamkeit der Maßnahmen zu beurteilen sind. Tabellen wie etwa 5.11 sind unzureichend.
- Maßnahmen, die in den PPBE gehören und umgesetzt werden müssen:
- Strikte Flugruhe von 23 bis 6 Uhr
 - Reduktion der Flugbewegungen unter 100 000 pro Jahr
 - Reduktion des Klimaschadens durch den Flugbetrieb im Einklang mit den Empfehlungen der ADEME und den Zero Net CO₂-Zielen der Schweiz.
 - Einführung von Flugrouten, die weniger Lärm und Schadstoffe verursachen, sowie eine gerechte Verteilung der Belastungen.

			<ul style="list-style-type: none"> - Keine Rabattgewährungen und Erhöhung der Flughafenengebühren für alle Flüge, insbesondere in der Zeit von 22 bis 6 Uhr - Einführung eines transparenten Systems zur Berechnung der Gebühren und ein Verbot der lautesten Flugzeuge. - Verwendung der von der WHO empfohlenen Grenzwerte Lden 45 und Ln 40 zur Ergänzung der verschiedenen Dokumente (Carte Stratégique de Bruit, Plan de Gêne Sonore, ...), <p>Die Verringerung der Umweltbelastungen verlangt mutige Maßnahmen, die in der Lage sind einen Paradigmenwechsel zu vollziehen. Wegweisend muß das Gerichtsurteil über den Flughafen Schiphol vom Juli 23 sein (200.326.686/01; https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:GHAMS:2023:1589).</p> <p>Bisher fehlt dem PPBE überdies die Richtlinien 2002/49/EG und EU598/2014 zu erfüllen.</p>
15 Apr 2024	16:08:14	[INTERNET] PPBE Aéroport Bale Mulhouse	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Veillez trouver ci-dessous les remarques de la commune de Bartenheim concernant l'enquête publique sur le PPBE 2024-2028 de l'Euroairport.</p> <p>Nous souhaitons aborder le point 0.7 Etude des possibilités d'adaptation du SID 15 Elbeg et mise en évaluation opérationnelle avec une échéance 2025–2027.</p> <p>Nous supposons que la mesure d'évitement concerne, entre autre, la commune de Bartenheim, bien qu'elle ne soit pas citée. Il serait judicieux de nommer dans ce PPBE les communes concernées.</p> <p>Nous vous mettons également en pj le courrier rédigé par la commune de Bartenheim du 28 juillet 2022 adressé au Conseil d'administration de l'Euroairport demandant la modification de la trajectoire de la boucle Elbeg. Cette trajectoire qui passe, depuis le PPBE 2018-2022 directement au-dessus du centre de Bartenheim, a augmenté les nuisances sonores. Une motion, votée à l'unanimité lors du conseil municipal du 12 juillet 2022 est également jointe à ce mail.</p> <p>Nous sommes étonnés des dates de planification de ce point (2025-2027) sachant que des remarques concernant la mise en place de cette trajectoire avaient été déjà déposées lors de l'enquête publique du PPBE 2018-2022 et reprise dans notre courrier de juillet 2022. Nous demandons un engagement plus précis et plus proche pour rassurer nos administrés.</p> <p>Le but d'un PPBE étant de diminuer les nuisances, nous espérons que les mesures prises dans ce nouveau PPBE vont diminuer les nuisances sonores au-dessus de Bartenheim et non les augmenter comme c'est le cas du PPBE 2018-2022 avec la mise en place de la modification de la boucle Elbeg pour des raisons techniques (RNAV).</p> <p>Vous souhaitant bonne réception et avec nos meilleures salutations</p>
15 Apr 2024	15:20:03	MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUGHAFENS BASEL-MULHOUSE (PPBE) 2024-2028	<p>Allgemeine Feststellungen und Forderungen</p> <p>1) S. 55: "Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden 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:</p> <p>S. 21: "Der PPBE hat zum Ziel, die Lärmbelastung des Flughafens Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus zu bekämpfen und zu mindern".</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass auch die Anzahl Personen im lärmbeeinträchtigten Gebiet auf Schweizer Territorium ausgewiesen wird.</p> <p>2) S. 32: OLBEN7Y Kurzzeitszenario 2 %, Langzeitszenario 6 %</p>

Anzumerken ist, dass diese Prozedur bereits seit 2022 6 % aller Starts ausmachen. Während mehrfach eine Routenführung über möglichst wenig besiedeltes Gebiet als lärmbe- lastungsmindernde Massnahme aufgeführt wird, verfolgt der Flughafen mit der Intensivierung von 'Südstarts direkt' für das betroffene Schweizer Territorium genau die gegenteilige Strate- gie: Konzentration der Überflüge auf der längsten Strecke über sehr dicht besiedeltes Ge- biet.

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 wün- schen 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 Rü- ckenwindkomponente 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 Südlandun- gen 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 Lan- dungen werden offensichtlich Sondergenehmigungen erteilt, die nicht mit einem Notfall zu- sammenhängen.

Wir fordern, dass der Passus "oder auf Anfrage des Piloten, wenn es das Verkehrsauf- kommen zulässt" gestrichen und eine Ausnahmegenehmigung ausschliesslich in Not- fallsituationen 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 gene- relle 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 spezi- fische 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 asymmetri- sche Verteilung geben: entweder Nichtbeachtung des Verfahrens ELBEG7Y zwecks Einspa- rung 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 um- gesetzt werden".

6) S. 32: Nutzungsanteil ILS33: Kurzzeitszenario 8.9 %, Langzeitszenario 7.8 %

Worauf die Annahme beruht, die Südlandungen könnten wieder auf die im binationalen Ab- kommen 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 zurück- zukehren, womit die Südlandequote 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 neuer 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 Lärmreserve von 13 EPNdB auf 15 EPNdB erhöht und für die individuellen Lärmränder für Flyover, Takeoff und Approach ein Mindestwert von 3 EPNdB gemäss ACI-Noserating-Index eingeführt wird.

8) Der Flughafen weist 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 eidgenössischen 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 Lärmreduzierung südlich des Flughafens zu entfachen. Angesichts der Leistungsfähigkeit moderner Flugzeuge (Ziel: "50 % Flugzeuge der neuesten 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)

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 fluglärmgeplagte 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 unglaublich, sondern geradezu zynisch.

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

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

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.

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 Grundeigentumschaften 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 Pistenende liegenden französischen Ortschaft Ferney-Voltaire ohne Vorbedingungen finanziert hat.

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.

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.

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

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

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.

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.

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).

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.

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.

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.

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

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 %).

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 Lden55 nach Süden ist zwischen dem Kurz- und Langzeitszenario jedoch nicht auszumachen, nur eine Verkleinerung in der Dorfmitte von Hégenheim.

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 OLBE7Y- 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 re- flektieren 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 Basel- Landschaft 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 darge- stellt, sondern auch statistisch in sogenannten Lärmexpositionstabellen (betroffene Flächen, Be- völkerung, 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 2020/367 beruht und die Schalldäm- mung eines Teils der Wohngebäude nicht berücksichtigt."

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

Das heisst, die bereits lärmsanierten Wohneinheiten, laut Webreporting in Saint-Louis, Hégen- heim, Hésingue, 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 effek- tive Anzahl lärm betroffener Anwohnenden in noch nicht sanierten Wohneinheiten dürfte weniger als die Hälfte der ausgewiesenen Zahlen betragen.

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 Be- triebs- 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.

Mit der Prüfung eines Betriebserlasses ist dessen Einhaltung noch nicht gewährleistet. Monetäre Sanktionen mögen für die Fluggesellschaften einen finanziellen Anreiz schaffen, die Betriebsbe- schränkungen 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.

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

Insbesondere stossend ist, dass der Dauerschallpegel über dem französischen Grenzwert Lden55 auf Schweizer Hoheitsgebiet (Allschwil-Dorf) konsequent ignoriert wird und ebenda keine Gegen- massnahmen eingeleitet werden, was andernorts im Raum Frankreich bei deutlich geringeren Dauerschallpegeln durchaus der Fall ist.

			<p>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.</p> <p>Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2022). Was "eine begrenzende Lärmkurve" beinhaltet, ist den betroffenen Gemeinden und den Anrainer- organisationen bis heute nicht plausibel dargelegt worden.</p> <p>Das ist keine Lärmvorsorge-, sondern eine Kommunikationsmassnahme. Trotz des bestehenden Tools des Webreportings wird die Datenveröffentlichung zunehmend ver- schleppt: 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.</p> <p>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 kurz- fristig ganz oder die Teilnahme einzelner Flughafenvertreter abgesagt, Ersatztermine nur in be- schränktem Umfang und mit langer Verzögerung angeboten.</p> <p>Fazit Der neue Lärmvorsorgeplan 2024-2028 bedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung, die dem Ziel "die Lärmbelastung des Flughafens Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus zu bekämp- fen 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 Ho- heitsgebiet nicht nur im Kontext von Fluglärm, sondern auch hinsichtlich Flugsicherheit relevant ist (Gruppenrisiko).</p>
12/04/2024	17h28	MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUG- HAFENS BASEL-MULHOUSE (PPBE) 2024-2028	<p>Allgemeine Feststellungen und Forderungen</p> <p>1) S. 55: "Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithori- zont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden 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 verschiede- nen Start- und Landeprozeduren das lärmbeeinträchtigte Gebiet auf Schweizer Seite vergrössert, wird mit keinem Wort erwähnt, geschweige denn die wachsende Anzahl betroffener Perso- nen 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". <input type="checkbox"/> Wir fordern, dass auch die Anzahl Personen im lärmbeeinträchtigten Gebiet auf Schweizer Territorium ausgewiesen wird.</p> <p>2) S. 32: OLBEN7Y 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 lärmbe- lastungsmindernde Massnahme aufgeführt wird,</p>

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 neuer 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-Nosering-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 eidgenössischen 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)

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 fluglärme- geplagte Bevölkerung nimmt aber keine kumulierten Margenunterschreitungen wahr, sondern ein- zelne 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 unglaublich, sondern geradezu zynisch.

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

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

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.

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 Grundeigentümer-schaften hierfür würde auf Schweizer Gebiet noch wesentlich höher ausfallen als Lärmsanierungs- massnahmen. Insofern muss die seitens Flughafen bzw. Frankreich gestellte Bedingung als er- presserisch und somit inakzeptabel bezeichnet werden.
Es sei an dieser Stelle auf den Fakt hingewiesen, dass der Flughafen Genf-Cointrin bauliche Lärm- schutzmassnahmen in der an der Landesgrenze direkt neben dem östlichen Pistenende liegenden französischen Ortschaft Ferney-Voltaire ohne Vorbedingungen finanziert hat.

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

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.

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

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

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.

Es mutet seltsam an, dass "Platzrunden nicht an Sonn- und Feiertagen bzw. in sensiblen Zeitebenen" 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.

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).

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.

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.

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.

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

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 %).

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 Lden55 nach Süden ist zwischen dem Kurz- und Langzeitszenario jedoch nicht auszumachen, nur eine Verkleinerung in der Dorfmitte von Hégenheim.

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 Basel-Landschaft 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 2020/367 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, Hésingue, 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.

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.

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.

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

Insbesondere stossend ist, dass der Dauerschallpegel über dem französischen Grenzwert Lden55 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.

			<p>Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2022). Was "eine begrenzende Lärmkurve" beinhaltet, ist den betroffenen Gemeinden und den Anrainer-organisationen bis heute nicht plausibel dargelegt worden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>
13 Apr 2024	14:23:09	[INTERNET] PPBE: Consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Bâle-Mulhouse - Préfecture du Haut-Rhin	<p>Sehr geehrtes Hochrein Departement Team</p> <p>Wir hoffen, dass es Ihnen gut geht.</p> <p>Gerne senden wir Ihnen folgende Kommentare bezüglich "Consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Bâle-Mulhouse - Préfecture du Haut-Rhin". Diese wurden durch den Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen (SBFBM) erarbeitet.</p> <p>Als direkt Betroffene - landende auf und startende Flugzeuge vom EAP fliegen uns wortwörtlich über unser Dach - ist uns die Einhaltung der geltenden Regeln sowie Rücksichtnahme auf die Schweizer Bevölkerung, inklusive uns, sehr wichtig.</p> <p>Gerne bedanken wir uns beim SBFBM für seine Arbeit, und dass der Verband unsere Interessen, z.B. durch untenstehende Kommentare, vertritt.</p> <p>1) S. 55: "Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden 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 verschiede-</p>

nen 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: *OLBEN7Y 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 lärmbeeinträchtigend 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 generalen 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 Südlandequote 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 Lärmreserve von 13 EPNdB auf 15 EPNdB erhöht und für die individuellen Lärmreserven für Flyover, Takeoff und Approach ein Mindestwert von 3 EPNdB gemäss ACI-Noise-Index eingeführt wird.

8) Der Flughafen weist 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 fluglärmgeplagte 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 Grundeigentümern 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 Pistenende 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 Lärminderungsmass-

nahme 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 Lden55 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 Anwohner 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."*⁸

Schutzverband – Waldeckweg 45 – CH-4102 Binningen – info@schutzverband.ch

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 Basel-Landschaft 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 2020/367 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, Hésingue, 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 Anwohner 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 Betriebsbe-

schränkungen 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.⁹ Schutzverband – Waldeckweg 45 – CH-4102 Binningen – info@schutzverband.ch
Insbesondere stossend ist, dass der Dauerschallpegel über dem französischen Grenzwert Lden55 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

			<p>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.</p> <p>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).</p> <p>Besten Dank im Voraus, für das Berücksichtigen dieser Kommentare.</p>
15 Apr 2024	12:21:33	<p>Stellungnahme der Grünen Basel-Landschaft zum Lärmvorsorgeplan für den EuroAirport 2024-2028 (PPBE) im Rahmen des Anhörungsverfahrens vom 15. Februar bis 15. April 2024</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Die Grünen Basel-Landschaft (nachfolgend Grüne BL) bedanken sich für die Einladung zur Anhörung zum Lärmvorsorgeplan für den EuroAirport. Sie anerkennen die Anstrengungen der Lärmbekämpfungsmassnahmen, welche in den letzten 10 Jahren unternommen wurden. Trotzdem bleibt noch viel zu tun, um die Situation für die lärmgeplagte Bevölkerung dauerhaft zu verbessern.</p> <p>Unsere Stellungnahme gliedert sich in einen ersten Teil mit Anmerkungen zum Bericht sowie einen zweiten Teil mit allgemeinen Anmerkungen.</p> <p>Teil 1: Anmerkungen zum Bericht (die Seitenzahlen beziehen sich auf die deutschsprachige Version)</p> <p>Seite 17: «Für Flughäfen gilt kraft Erlass aus dem Jahr 2006, geändert per Erlass vom 23. Dezember 2021 ein Referenzgrenzwert von 55 dB(A) für Lden und 50 dB(A) für Ln.»</p> <p>Anmerkung Grüne BL: Wie auf Seite 55 korrekt festgehalten wird, «gibt die Analyse der Ln-Konturen wegen der bestehenden Betriebsbeschränkungen zwischen 23.00 und 06.00 Uhr die effektive Nacht-Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Basel-Mulhouse nicht mit der nötigen Schärfe wieder.»</p> <p>Uns fehlt in diesem Zusammenhang eine Analyse der maximalen Lärmpegel LMax der besonders lauten Frachtflugzeuge, insbesondere in der Nacht, auch wenn der LMax gemäss europäischem Gesetz nicht ermittelt und ausgewiesen werden muss. Begründung für unsere Forderung für das Ausweisen des LMax: es sind die lauten Frachtflugzeuge, welche besonders in den sensiblen Phasen des Einschlafens und Aufwachens störend und gesundheitsschädigend sind. Wir fordern daher ein grundsätzliches Start- und Landeverbot von sehr lauten Flugzeugen in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr.</p> <p>Zudem fordern wir für die Nachtstunden 22-23 Uhr, 23-24 Uhr und 5-6 Uhr eine stundenweise Auswertung der Lärmbelastung.</p> <p>Seite 17: Technischer Hinweis: Die CSB werden mit einer Software erstellt, die auf Modellrechnungen und Hypothesen (für Langfristkarten) sowie Dateninputs abstützt. Für die Erstellung der CSB werden keine Lärmmessungen herangezogen. Dennoch liefern die CSB ein realitätsgetreues Abbild der Lärmbelastung für einen bestimmten Zeitraum.</p>

GRÜNE Baselland, Güterstrasse 83, 4053 Basel, info@gruene-bl.ch

Anmerkung Grüne BL:

Uns fehlt die Modellüberprüfung bzw. Modellvalidierung mittels Lärmmessungen, auch wenn diese gemäss Gesetz nicht erforderlich sind. Im Bericht fehlt uns auch die Begründung, weshalb die CSB ein realitätsgetreues Abbild der Lärmbelastung für einen bestimmten Zeitraum liefern.

Seite 23 zu den betroffenen Gemeinden:

Während die betroffenen französischen Gemeinden einzeln aufgeführt werden, sind in der Schweiz lediglich Allschwil und Basel-Stadt aufgeführt. Uns fehlt die Erwähnung der Gemeinden Binningen, Bottmingen und Schönenbuch, welche ebenfalls stark vom Fluglärm betroffen sind.

Seite 38 zu gesundheitlichen Auswirkungen des Lärms:

Es wird im Bericht festgehalten, dass ein Zusammenhang zwischen Fluglärm und ischämischer Herzkrankheit zwar erwiesen ist, aber dass Rückschlüsse auf das erhöhte Risiko (noch) nicht quantifizierbar sind.

Der Zusammenhang zwischen Lärm und Gesundheit wurde in der Schweiz zwischen 2014 und 2020 bereits ausgiebig erforscht im Projekt SIRENE (Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure), Link: www.sirene-studie.ch

Wir verweisen an dieser Stelle auch auf und die wichtigsten Erkenntnisse, der Studie, siehe auch: Die SiRENE-Studie (swisshealthweb.ch)

Fazit für die Grünen BL: Lärm ist schädlich für die Gesundheit. Es ist daher alles zu unternehmen, um auch den Lärm des EuroAirports deutlich und dauerhaft zu mindern; insbesondere in der Nacht.

In diesem Zusammenhang fordern wir die Etablierung eines Gesundheitsmonitorings der vom EuroAirport lärmbeeinträchtigten Bevölkerung durch eine unabhängige Fachstelle, z.B. durch das Swiss Tropical and Public Health Institute (SwissTPH).

Teil 2: Allgemeine Anmerkungen und Forderungen

Die Grünen BL fordern die Verlängerung des Nachtflugverbots zwischen 23 und 6 Uhr, sowie für die ganz lauten Flugzeuge bereits ab 22 Uhr bis 6 Uhr (siehe Teil 1).

Massgebend bei den oben aufgeführten Zeiten ist nicht das Ab- bzw. Andocken (heure bloc), sondern der effektive Zeitpunkt der physischen Starts (=Abheben vom Boden, heure piste) und Landungen (=Aufsetzen auf den Boden). Die bisherige Berücksichtigung des Abdockens als massgebende Zeit wird von der Bevölkerung und von der Baselbieter Politik als Trickserie des EuroAirports empfunden, weil die Flugzeuge nach dem Abdocken oft erst viel später abheben. Alternativ ist das Nachtverbot auf 22.30 Uhr vorzuverlegen um sicherzustellen, dass nach 23 Uhr kein Fluglärm mehr erzeugt wird.

Wir fordern auf nationaler Ebene (Frankreich, Schweiz und Deutschland) weiterhin die Förderung des europäischen Bahnverkehrs mit attraktiven Preisen, insbesondere bei Strecken unter 500 km, wobei wir in Bezug auf Basel insbesondere an die Destinationen Paris, Frankfurt, München und Mailand denken. Denn wenn mehr Personen für

			kurze und mittlere Distanzen anstelle des Flugzeugs den Zug benutzen, wird auch der Fluglärm entsprechend reduziert.
			Wir danken für Ihre Kenntnisnahme und verbleiben mit freundlichen Grüßen,
15 Apr 2024	20:34:38	[INTERNET] Re: Vernehmlassung zum Lärmvorsorgeplan des Flughafens Basel-Mulhouse (PPBE) 2024-2028	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Déjà les bruits de la circulation aérienne dans les quartiers Bâloises Gundeldingen et Bruderholz sont si fort que je ne peut pas m'endormir et suis réveillé souvent, et que mes conversations à l'extérieur sont dérangé pendant la journée. Le sommeil est trop court quand il y a des avions qui décollent 23:00 ou plus tard vers le sud e qui arrives dès 6:00.</p> <p>La situation est en contradiction avec les promesses à Bâle. On doit diminuer l'exposition aux bruits, mais le PPBE indique une aggravation massive pour les habitants en Suisse.</p> <p>Pour les détails, voyez l'avis du Schutzverband attaché s'il vous plaît.</p> <p>Allgemeine Feststellungen und Forderungen</p> <p>1) S. 55: "Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden 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:</p> <p>S. 21: "Der PPBE hat zum Ziel, die Lärmbelastung des Flughafens Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus zu bekämpfen und zu mindern".</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass auch die Anzahl Personen im lärmbeeinträchtigten Gebiet auf Schweizer Territorium ausgewiesen wird.</p> <p>2) S. 32: OLBEN7Y Kurzzeitszenario 2 %, Langzeitszenario 6 %</p> <p>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.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass diese Prozedur auf maximal 2 % aller Starts limitiert wird.</p> <p>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."</p> <p>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.</p> <p>Bemerkenswert ist zudem die Option für Piloten, sich eine bestimmte Startprozedur wünschen zu können. Mehrfach belegt sind Südstarts direkt im Abstand von wenigen Minuten</p> <p>zwischen Südlandungen. Bei Starts kann der Grund für eine Sondergenehmigung kaum ein medizinischer oder technischer Notfall sein.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass der Passus "oder bei Anforderung der Piloten" gestrichen und eine Ausnahmegenehmigung ausschliesslich in Notfallsituationen erteilt wird.</p>

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 eidgenössischen 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)

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 fluglärmgeplagte 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 unglaublich, sondern geradezu zynisch.

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

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

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 Lärmgebühren 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.

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 Grundeigentümern hierfür würde auf Schweizer Gebiet noch wesentlich höher ausfallen als Lärmsanierungs- massnahmen. Insofern muss die seitens Flughafen bzw. Frankreich gestellte Bedingung als er- presserisch und somit inakzeptabel bezeichnet werden.
Es sei an dieser Stelle auf den Fakt hingewiesen, dass der Flughafen Genf-Cointrin bauliche Lärm- schutzmassnahmen in der an der Landesgrenze direkt neben dem östlichen Pistennende liegenden französischen Ortschaft Ferney-Voltaire ohne Vorbedingungen finanziert hat.

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

Die Anpassung des Lärmschutzplans (Plan de Gêne Sonores) an die künftigen Verhältnisse bezüglich Flugzeugtypen, Pistennutzung und Flugprozeduren stellt keine Lärmreduzierungs- mass- nahme 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. Än- dert sich der PEB räumlich, ändert sich logischerweise auch der PGS.

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

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

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.

Es mutet seltsam an, dass "Platzrunden nicht an Sonn- und Feiertagen bzw. in sensiblen Zeitebenen" 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 Lärmreduzierung bestehen soll, ist somit völlig unklar. Vielmehr dürfte es für die Flugüberwachung die Abwicklung von unplanmässigem Flugbetrieb erleichtern, was aber keine Lärmreduzierungsmaßnahme darstellt.

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).

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 Lärmreduzierung 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.

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.

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.

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 %).

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 %).

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 Lden55 nach Süden ist zwischen dem Kurz- und Langzeitszenario jedoch nicht auszumachen, nur eine Verkleinerung in der Dorfmitte von Hégenheim.

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 Basel-Landschaft 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 2020/367 beruht und die Schalldämmung eines Teils der Wohngebäude nicht berücksichtigt."

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

Das heisst, die bereits lärmsanierten Wohneinheiten, laut Webreporting in Saint-Louis, Hégen- heim, Hésingue, 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 effek- tive Anzahl lärm betroffener Anwohnenden in noch nicht sanierten Wohneinheiten dürfte weniger als die Hälfte der ausgewiesenen Zahlen betragen.

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 Be- triebs- 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.

Mit der Prüfung eines Betriebserlasses ist dessen Einhaltung noch nicht gewährleistet. Monetäre Sanktionen mögen für die Fluggesellschaften einen finanziellen Anreiz schaffen, die Betriebsbe- schränkungen 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.

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

Insbesondere stossend ist, dass der Dauerschallpegel über dem französischen Grenzwert Lden55 auf Schweizer Hoheitsgebiet (Allschwil-Dorf) konsequent ignoriert wird und ebenda keine Gegen- massnahmen 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.

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

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

Das ist keine Lärmvorsorge-, sondern eine Kommunikationsmassnahme.

Trotz des bestehenden Tools des Webreportings wird die Datenveröffentlichung zunehmend ver- schleppt: 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.

Das ist keine Lärmvorsorge-, sondern eine Kommunikationsmassnahme.

			<p>Die in den letzten Jahren vom EuroAirport gelebte Praxis belegt das Gegenteil, was den Austausch mit Anrainerorganisationen anbetrifft. Lange im Voraus festgelegte Sitzungstermine werden kurz- fristig ganz oder die Teilnahme einzelner Flughafenvertreter abgesagt, Ersatztermine nur in be- schränktem Umfang und mit langer Verzögerung angeboten.</p> <p>Fazit Der neue Lärmvorsorgeplan 2024-2028 bedarf einer grundsätzlichen Überarbeitung, die dem Ziel "die Lärmbelastung des Flughafens Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus zu bekämp- fen 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 Ho- heitsgebiet nicht nur im Kontext von Fluglärm, sondern auch hinsichtlich Flugsicherheit relevant ist (Gruppenrisiko).</p>
11 Apr 2024	09:08: 01	Ausgewogener Ansatz EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg Stellungnahme des Landkreises Lörrach	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Studie Ausgewogener Ansatz bei Nachtflügen des Flughafen Basel – Mulhouse-Freiburg und den darin zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen danke ich Ihnen. Der Landkreis Lörrach ist aufgrund der geographischen Nähe zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) auf einem hohen Standard mit internationalen Destinationen verbunden und kommt in den wirtschaftlichen, wie auch gesellschaftlichen Ge- nuss der Vorteile eines nahen Flughafens.</p> <p>Auf den EAP sind allerdings auch negative Umweltauswirkungen zurückzuführen, welche im Landkreis spürbar sind. Zum einen trägt das Verkehrsmittel Flugzeug zur Luftverschmutzung und zu hohen CO2-Emissionen bei, und in Abhängigkeit zur eigentlichen Nähe zum Flugfeld und zu den An- und Abflugrouten entstehen für die Anwohner*innen signifikante Lärmbelastun- gen.</p> <p>Insbesondere die nächtlichen Lärmbelastungen haben den Landkreis in den letzten Jahren be- schäftigt. Der Landkreis begrüßt es deswegen sehr, dass sich der EuroAirport dieses wichtigen Themas annimmt und insbesondere im Rahmen des Lärmvorsorgeplans 2018 – 2022 Lärm- schutzmaßnahmen prüft und umsetzt.</p> <p>Methodik und Zielsetzung</p> <p>Die Studie des Ausgewogenen Ansatzes ist ein guter und wichtiger Schritt um die dringend be- nötigte Entlastung für die Anrainer zu erreichen.</p> <p>Dass die Methode des Ausgewogenen Ansatzes gewählt wurde wird seitens des Landkreises Lörrach begrüßt und unterstützt. Der Flughafen und damit auch die seinerseits ergriffenen Maßnahmen stehen in einem Spannungsfeld aus Anwohnerinteressen, ökologischen Belangen</p> <p>und wirtschaftlichen Bedürfnissen. Durch die ökologische und sozioökonomische Beurteilung der vorgeschlagenen Maßnahmen wird soweit möglich ein Ausgleich geschaffen.</p> <p>Bedauerlich ist, dass sich die Betrachtung allein auf die Nachtflüge bezieht und die konkrete Zielsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Reduzierung der Lärmbelastung in der Nacht, insbesondere in der Stunde zwischen 23:00 und 24:00 Uhr und</p>

langfristiger Schutz der Anrainer vor Lärmbelastung durch Flugzeuge mit geringer akustischer Leistung

gegeben war. Insbesondere das zweite Ziel hat den Fokus auf die Flugzeuge gelegt und die Entwicklung anderer Ideen und Maßnahmen erschwert bis unmöglich gemacht. Auch wird verkannt, dass die Nachtruhe nicht erst ab 23:00, sondern bereits um 22:00 Uhr beginnt. Schon hier können einzelne laute Schallereignisse zu schweren Gesundheitsbeeinträchtigungen führen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass gerade die Stunde zwischen 23:00 und 24:00 Uhr in den letzten Jahren den größten Zuwachs an Flugbewegungen erfahren hat. Dass in der Studie auf diese Stunde der Fokus gelegt wird ist sachgerecht und zielführend.

Der Landkreis Lörrach unterstützt außerdem die Entscheidung des Flughafens, die Situation und Zahlen vor Eintritt der Corona-Pandemie der Studie zugrunde zu legen. Die entwickelten Maßnahmen sollen langfristig umgesetzt werden. Die durch die aktuelle Krise ausgelösten Einschnitte stellen dagegen eine Sondersituation dar.

Empfohlene Maßnahmen

Die Studie empfiehlt das

- Verbot der Planung von Starts in der Zeit von 23:00 bis 24:00 Uhr und das
- Verbot von Kapitel-3-Flugbewegungen mit einer akustischen Marge von weniger als 13 EPNdB zwischen 22:00 und 06:00 Uhr

Durch das Verbot von Kapitel-3-Flugbewegungen mit einer akustischen Marge von weniger als 13 EPNdB im Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr wird sichergestellt, dass die lautesten Flugzeuge in der Nachtzeit nicht mehr auf dem EAP operieren. Der Landkreis Lörrach begrüßt diese Regelung.

Indem die Planung von Starts in der Zeit von 23:00 bis 24:00 Uhr verboten werden soll, greift der Flughafen die Forderung des Landkreises auf, kurzfristig die Lärmbelastung in der Stunde ab 23:00 Uhr zu senken. Der Landkreis Lörrach versteht das angestrebte so, dass sich ab 23:00 Uhr kein Flugzeug mehr in die Lüfte erheben darf. Der Startzeitpunkt darf nicht bereits beim „release from gate“ gesehen werden. Dies würde zu einer Aushöhlung des Maßnahmenziels führen, da bei einem solchen Verständnis faktisch auch noch 10 bis 30 Minuten nach 23:00 Uhr Flugzeuge vom Boden abheben würden. Dies gilt es zu unterbinden.

In diesem Zusammenhang muss außerdem darauf geachtet werden, dass von diesem Verbot nicht zu viele Ausnahmen gemacht werden dürfen. Nur bei einer konsequenten Einhaltung der Vorgaben kann eine dauerhafte und spürbare Entlastung für die Bürger*innen erzielt werden. Es sollten auch Sanktionierungsmöglichkeiten für Verstöße gegeben sein.

Es wäre wünschenswert, dass der Flughafen sowohl in der Trinationalen Umweltkommission sowie dem Beirat über die Umsetzung und Wirkungen der Maßnahmen berichtet.

Bedauerlich ist, dass von den Regelungen allein geplante Starts betroffen sind. Auch Landungen tragen maßgeblich zur Lärmsituation bei. Es müssen Regularien gefunden werden, wie die Fluggesellschaften zu einer höheren Pünktlichkeit gelangen und der Flugbetrieb nicht bis nach 23:00 Uhr ausgedehnt wird. Perspektivisch fordert der Landkreis ab 23:00 Uhr ein Start- und Landeverbot.

			<p>Die Lärmschutzmaßnahmen des EAP dürfen nicht mit Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen enden. Auf mittlere Frist muss eine wesentliche Minderung der Lärmbelastungen in der Zeit der Nachtruhe von 22:00 bis 06:00 Uhr eintreten, insbesondere da die nun nach 23:00 Uhr verbotenen Starts wahrscheinlich in die Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr verschoben werden.</p> <p>Der Landkreis Lörrach sieht hier großes Potenzial in der vom EAP vorgesehenen begrenzenden Lärmkurve. Durch diesen innovativen Ansatz kann die Lärmbelastung insbesondere in den sensiblen Nachtstunden weiter reduziert werden. Diese muss zumindest mittelfristig vom EuroAirport in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und der Region erarbeitet werden.</p> <p>Ich bitte, den Landkreis Lörrach sowohl hinsichtlich der Umsetzung des Ausgewogenen Ansatzes sowie über die Entwicklung der begrenzenden Lärmkurve informiert zu halten.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>
14 Apr 2024	08:07:35	MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUGHAFENS BASEL-MULHOUSE (PPBE) 2024-2028 Allgemeine Feststellungen und Forderungen	<p>1) S. 55: "Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden 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.</p> <p>2) S. 32: OLBEN7Y 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 lärmbeeinträchtigungsmindernde 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

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 zurück-zukehren, 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 Lärmreserve von 13 EPNdB auf 15 EPNdB erhöht und für die individuellen Lärmreserven für Flyover, Takeoff und Approach ein Mindestwert von 3 EPNdB gemäss ACI-Noserating-Index eingeführt wird.

8) Der Flughafen weist 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 eidgenössischen 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) 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 fluglärmgeplagte 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 unglaublich, 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.

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

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 Pistenende 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 Zoll- abfertigungs- 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 [https://urldefense.com/v3/_http://www.eurocontrol.int_!!N3hgHg43uw!pYMzstGFPIBr1XIG3B7f4S4LsUcKJaks5HYYbfSD1kOswjtq1HAQuHGtaU_ioBdz9Gtg1Fziif1spKeXPhvsbW2kelYgaR-u\\$](https://urldefense.com/v3/_http://www.eurocontrol.int_!!N3hgHg43uw!pYMzstGFPIBr1XIG3B7f4S4LsUcKJaks5HYYbfSD1kOswjtq1HAQuHGtaU_ioBdz9Gtg1Fziif1spKeXPhvsbW2kelYgaR-u$) 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

Vergrosserung des Lärmteppichs Lden55 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 An- wohnende 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 Basel- Landschaft 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 2020/367 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, Hésingue, 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. 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.

			<p>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.</p> <p>B.1: Prüfung der Einhaltung des Betriebserlasses vom 6. August 2021 über Betriebsbeschränkungen für den Flughafen Basel-Mulhouse</p> <p>Insbesondere stossend ist, dass der Dauerschallpegel über dem französischen Grenzwert Lden55 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.</p> <p>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.</p> <p>C.2: Instrument zur Verfolgung und Begrenzung der Lärmentwicklung Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2022).</p> <p>Was "eine begrenzende Lärmkurve" beinhaltet, ist den betroffenen Gemeinden und den Anrainerorganisationen bis heute nicht plausibel dargelegt worden.</p> <p>C.3 Verbesserung der Online-Informationstools für die Anwohnerschaft Das ist keine Lärmvorsorge-, sondern eine Kommunikationsmassnahme.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>C.4: Mehr Informationen für und Austausch mit Politikern und Anwohnerorganisationen</p> <p>Das ist keine Lärmvorsorge-, sondern eine Kommunikationsmassnahme.</p> <p>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.</p> <p>Fazit</p> <p>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.</p> <p>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).</p>
2 Apr 2024	10:46:05	MITWIRKUNG AN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUGHAFENS BASEL-MULHOUSE (PPBE) 2024-2028	<p>Werte Damen und Herren</p> <p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns zu dem von Ihnen vorgelegten Entwurf zum Lärmvorsorgeplan des Flughafens Basel-Mulhouse (PPBE) 2024 bis 2028 zu äussern. Es erscheint uns unabdingbar, dass unbesehen der Landesgrenzen sämtliche im Einzugsgebiet des EuroAirport Basel-Mulhouse (nachfolgend mit EAP abgekürzt) lebenden und arbeitenden Menschen sich hierzu vernehmen können. In Basel-Neubad, unmittelbar im Bereich des Start- und Landekorridors Süd des EAP wohnend und arbeitend, gehören wir zu der zahlenmässig grossen direkt</p>

betroffenen Population. Gerne nehmen wir wie folgt Stellung zum vorgelegten PPBE 2024 bis 2028. Wir beschränken uns dabei auf einzelne Schwerpunkte:

Generelle Bemerkungen und Anregungen

1) Seite 23: «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.»

Um den ungebührlichen Rückgriff von Piloten auf das Verkehrsaufkommen zu verhindern, halten wir die ersatzlose Streichung des Passus «... oder auf Anfrage des Piloten, wenn es das Verkehrsaufkommen zulässt.» sowie die strikte Beschränkung von Ausnahmegewilligungen auf nachgewiesene Notfallsituationen für zwingend.

2) Seite 23: «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.»
Tatsache ist, dass sich die Starts ab Piste 15 zu Nachtstunden im Zeitraum 2014 bis 2023 mehr als verdreifacht haben, dies bei gesamthaft 10% weniger Landungen zu Nachtstunden im 2023 gegenüber 2014. Es besteht folglich der Eindruck, dass die Piloten von dem ihnen zugestandenem Anforderungsrecht ungebührlich häufig Gebrauch gemacht haben. Wir halten daher den Ersatz des Passus «... oder bei Anforderung der Piloten.» durch den Passus «... oder bei erteilter Ausnahmegewilligung im Falle einer nachgewiesenen Notfallsituation.» für zwingend.
In diesem Zusammenhang unterstreichen wir die hohe Bedeutung der Forderung, dass alle Starts konsequent ab Pistenschwelle 15' erfolgen sollen und dass an der Landesgrenze für alle IRF-Starts ab Piste 15 konsequent eine Mindestflughöhe von 1000 m NN einzuhalten ist.

3) Seite 31: «Nutzungsanteil ILS33: Kurzzeitszenario 8.9 %, Langzeitszenario 7.8 %».
Tatsache ist, dass die binationale Vereinbarung von 2006 seit Einführung der ILS33-Prozedur Ende 2007 nur sechsmal eingehalten wurde. Sechsmal wurde die Quote von 8% und viermal jene von 10% überschritten. Wir erachten es daher als zwingend, dass die Umstellung auf Normalbetrieb (Nordlandungen) umgehend erfolgt, wenn die Nordwindkomponente unter 5 kts sinkt. Wir verbinden dies mit der klaren Erwartung, dass die 8%-Jahreslimite künftig ernstgenommen und eingehalten wird. Das ausgewiesene Kurzzeitszenario weist hingegen 8.9% aus, was folglich so nicht annehmbar ist.

4) Seite 31: «OLBEN7Y Kurzzeitszenario 2 %, Langzeitszenario 6 %»
Seit 2022 macht diese Prozedur 6% aller Starts aus. Der EAP konzentriert offensichtlich die Überflüge «Südstart direkt» über dicht besiedeltes Gebiet, was im Widerspruch steht zu der im PPBE mehrfach erwähnten, lärmbelastungsmindernden Massnahme einer Routenführung über möglichst wenig besiedeltes Gebiet. Dieses findet sich unbestreitbar nicht im dicht besiedelten Süden des EAP. Die Prozedur OLBEN7Y ist folglich auf maximal 2 % aller Starts zu begrenzen.

5) Seiten 47 bis 53: Tabellen «Bewertung der aufgetretenen starken Belästigungen der Bevölkerung (Ist 2019 und langfristiges Szenario)» und «Bewertung der aufgetretenen starken Schlafstörungen (Ist 2019 und langfristiges Szenario)»
Die ausgewiesenen Werte 2019 sind arg irreführend, handelt es sich doch nicht um Werte der aufgetretenen negativen Effekte der Lärmvorkommnisse, sondern lediglich um auf französischem Staatsgebiet rechnerisch ermittelte. Es ist davon auszugehen, dass die Dunkelziffer sowohl bei den sich tatsächlich stark belästigt fühlenden als auch bei den tatsächlich von starken Schlafstörungen betroffenen Personen die ausgewiesenen Werte um ein Mehrfaches übersteigt. Die in besagten Tabellen Seiten 47 und 48 wiedergegebenen Werte 2019 suggerieren

demgegenüber, das Lärmproblem rund um den EAP sei ein Randproblem. Folglich basierten die Werte der langfristigen Szenarien auf einer realitätsfremden Grundlage.

6) Seite 49: Hypothese im Zeithorizont 2032 «... 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).»

Leider macht der PPBE keine Aussagen über die täglich am EAP verkehrenden, überwiegend mehr als 25 Jahre alten, ausgesprochen lauten Expressfracht- und Cargo-Maschinen. Zudem landen und starten diese zur Hauptsache in den besonders empfindlichen Nachtstunden. Die geltende Tarifstruktur des EAP scheint diesbezüglich keine nachhaltige Wirkung zu entfalten. Wir erachten es daher als unabdingbar, dass die kumulierte Lärmreserve von 13 EPNdB auf 15 EPNdB erhöht wird. Ferner sollen die individuellen Lärmreserven für Überflüge, Starts und Landungen den Mindestwert von 3 EPNdB gemäss ACI-Noiseindex einhalten.

7) Seite 54: «Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden abgegrenzten Flächen im französischen Staatsgebiet kleiner. Dasselbe gilt für die von starker Belästigung betroffene Bevölkerung.»

Dass sich jedoch damit das lärmbeeinträchtigte Gebiet auf Schweizer Seite vergrössert und mit ihm folglich auch die Anzahl der dort lebenden und arbeitenden Personen, wird nicht erwähnt. Dies steht im Gegensatz zur Vorgabe des PPBE, wonach (S. 21) «... Der PPBE zum Ziel [hat], die Lärmbelastung des Flughafens Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus zu bekämpfen und zu mindern». Wir erwarten, dass das PPBE die Lärmkonturen landesübergreifend ausweist und um die Anzahl der in den jeweiligen Teilflächen lebenden Personen ergänzt.

1 vergleiche hierzu: Bericht „Grenzwerte für Strassen-, Eisenbahn und Fluglärm, Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung EKL B“, 2021 herausgegeben von der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung EKL B

Stellungnahme zu den neuen Massnahmen für die Periode 2024-2028 (Kapitel 5.2)

8) S 4: Revision der Gebührenordnung

Der EAP unterliegt einem Interessenkonflikt dahingehend, dass Nachtlandungen doppelt so hoch angesetzt sind wie Landungen während der Tagesstunden. Da jedoch die Landengebühren, im Gegensatz zu den zweckgebundenen Lärmgebühren, ungebunden sind und folglich der Finanzierung des Infrastruktur-Erhalts und -Ausbaus dienen, würde der EAP bei einer erfolgreichen Reduktion der Nachtlandungen das nicht zweckgebundene Einnahmensubstrat verringern, was nicht in seinem Eigeninteresse liegt. Es sind folglich nicht die ungebundenen Nachtlandegebühren, sondern die zweckgebundenen Lärmgebühren für Nachtlandungen deutlich zu erhöhen.

9) P 1: Weiterführung des Hilfsprogramms zum Schallschutz an Wohngebäuden

Von dieser Massnahme können einzig Anrainer auf französischem Boden des EAP begünstigt werden (siehe Seite 66: «Nur für Wohngebäude auf französischem Staatsgebiet im Bereich des PGS können Beihilfen geltend gemacht werden.»). Wir erachten diese Einschränkung als eine arg diskriminierende Ungleichbehandlung von Gleichartigem, da der vom EAP ausgehende Lärm nicht an den Landesgrenzen Halt macht. Wir erwarten folglich eine Ausdehnung des Programms auf sämtliche Wohngebäude im Bereich des PGS, dies ohne weitere Bedingungen.

10) Folgende im PPBE aufgeführte Massnahmen sind keine Lärminderungsmassnahmen, da auch deren erfolgreiche allfällige Umsetzung den vom EAP ausgehenden Lärm weder direkt noch indirekt zu mindern vermag. Sie sind daher an dieser Stelle wesensfremd und irreführend.

- C 4: Mehr Informationen für und Austausch mit Politikern und Anwohnerorganisationen. So lobenswert die Absicht einer verbesserten, insbesondere transparenteren und ehrlicheren Kommunikation ist, wird damit der vom EAP ausgehende Lärm nicht vermindert.
- P 3: Revision des PGS. Die Anpassung des Lärmschutzplans an künftige Verhältnisse bezüglich Flugzeugtypen, Pistennutzung und Flugprozeduren dient lediglich der Lärmbewirtschaftung bzw. zur Festlegung des Perimeters von beitragsberechtigten Schallschutzmassnahmen.
- O 1: Dialog EuroAirport/Fluggesellschaften. Der Dialog ist zweifellos nötig und wichtig, mindert jedoch als solcher den vom EAP ausgehenden Lärm um kein Dezibel.
- O 2: Arbeitsgruppe EuroAirport/DSNA/Expressfrachtgesellschaften. So begrüssenswert die Etablierung einer solchen Arbeitsgruppe ist, so wenig wird damit ein Beitrag zur Lärmreduktion geleistet. Vielmehr ist beherztes Handeln angesagt.
- O 8: Optimierung der Pistennutzung. Dem PPBE zugrundeliegend, sieht die optimierte Pistennutzung eine mengenmässige Umverteilung der Start- und Landeprozeduren vor. Mit der Massnahme «In Absprache mit dem Flughafen aktualisiert und vertieft die DGAC (DSAC und DSNA) die Studie [zur Pistennutzung]» wird jedoch noch keinerlei Lärminderung erreicht.

11) Bei den zu O 8, Optimierung der Pistennutzung aufgeführten, prozedurenspezifischen Absichten (siehe Tabelle Seite 31) fällt auf, dass

- die ILS33-Landungen jene Landeprozedur am EAP darstellt, bei der der Endanflug über die mit 8.4 km vergleichsweise längste Strecke über dicht besiedeltes Gebiet geführt wird, wobei die bevölkerungsreichen Gemeinden Dornach, Reinach, Bottmingen, Binningen, Allschwil sowie Basel-Neubad mit weniger als 1000 m^üM überflogen werden. Dies steht im krassen Widerspruch zur bekundeten Absicht, zwecks Minderung der Lärmeinträchtigung eine Routenführung über möglichst wenig besiedeltes Gebiet anzustreben.
- die OLBEN7S-Route von 5.5% um knapp 50% auf 8.2% erhöht werden soll. Der von den auf dieser Route startenden Maschinen ausgehende Lärmteppich breitet sich auf geringer Flughöhe auf Schweizer Hoheitsgebiet aus. Es ist somit vorhersehbar, dass die Lärmbelastung in diesem dicht besiedelten Gebiet weiter zunehmen wird, was im direkten Widerspruch steht zur im PPBE mehrfach erwähnten Zielsetzung, im Sinne der Lärminderung eine Routenführung über möglichst wenig besiedeltes Gebiet anzustreben.
- die Startprozedur OLBEN7Y (Direktstarts Süd) sollen von 2.0% auf 6.0% erhöht werden, was einer Steigerung um 200% entspricht, dies bei vorhersehbar wachsendem Gesamtvolumen. Offen lässt der PPBE, ob diese Startprozedur auf das Zeitfenster von 07:00 bis 22:00 Uhr beschränkt bleibt. Sie führt in ihrer ersten Phase auf der mit 8.4 km vergleichsweise längsten Strecke über dicht besiedeltes Gebiet, wobei die bevölkerungsreichen Gemeinden Allschwil, Basel-Neubad, Binningen, Bottmingen und Reinach auf unter 2000 m^üM überflogen werden.
- Leider werden die in den einzelnen Start- und Landeprozeduren von Fluglärm betroffenen Personen nicht zahlenmässig ausgewiesen. Diese quantitativen Angaben könnten ohne weiteres aus den länderspezifischen Bevölkerungsstatistiken ermittelt werden. Zur objektiven Einschätzung der relativen Lärmbelastung und deren Lärmentwicklung im Jahresvergleich durch die einzelnen Start- und Landeprozeduren halten wir die länderübergreifende Quantifizierung der im Bereich des vom EAP ausgehenden Lärmteppichs lebenden und arbeitenden Personen für unabdingbar.

			<p>Aus dem von uns obenstehend schwerpunktmässig Ausgeführten folgt, dass der vorliegende, unausgewogene Entwurf zum Lärmvorsorgeplan PPBE 2024-2028 für den EuroAirport einer fundierten Überarbeitung bedarf. Das dabei anzustrebende, oberste Ziel im Interesse der gesamten grenzübergreifenden Region muss dabei sein, die vom EAP ausgehende Lärmbelastung über die Landesgrenzen hinaus zu bekämpfen und für die grösstmögliche Anzahl der hier lebenden und arbeitenden Menschen zu mindern. Gerade im Hinblick auf die von Fachkreisen prognostizierte, weitere Zunahme der Flugbewegungen halten wir dies für eine nicht länger vernachlässigbare, vielmehr zwingende Voraussetzung, um die Lebensqualität der Arbeits- und Wohnregion im Dreiländereck zumindest auf heutigem Niveau zu halten.</p> <p>Dem in diesem Sinne revidierten Lärmvorsorgeplan des Flughafens Basel-Mulhouse (PPBE) 2024 bis 2028 sehen wir mit grossem Interesse entgegen.</p> <p>Mit freundlichen Grüssen</p>
3 Apr 2024	20:44:52	MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUGHAFENS BASEL-MULHOUSE (PPBE) 2024-2028	<p>Allgemeine Feststellungen und Forderungen</p> <p>1) S. 55: "Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden 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 lärm betroffene 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".</p> <p>→ Wir fordern, dass auch die Anzahl Personen im lärm betroffenen Gebiet auf Schweizer Territorium ausgewiesen wird.</p> <p>2) S. 32: OLBEN7Y 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 lärmbelastungsmindernde 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.</p> <p>→ Wir fordern, dass diese Prozedur auf maximal 2 % aller Starts limitiert wird.</p> <p>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.</p> <p>→ Wir fordern, dass der Passus "oder bei Anforderung der Piloten" gestrichen und eine Ausnahmegenehmigung ausschliesslich in Notfallsituationen erteilt wird.</p> <p>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</p>

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 um-gesetzt werden».

6) S. 32: Nutzungsanteil ILS33: Kurzzeitszenario 8.9 %, Langzeitszenario 7.8 % Worauf die Annahme beruht, die Südlandungen könnten wieder auf die im binationalen Ab-kommen 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 zurück-zukehren, womit die Südlandequote 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 neu-ester 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 Lärmreserve von 13 EPNdB auf 15 EPNdB erhöht und für die individuellen Lärmreserven für Flyover, Takeoff und Approach ein Mindestwert von 3 EPNdB gemäss ACI-Nosering-Index eingeführt wird.

8) Der Flughafen weist 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 Start- gewicht." 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 Pisten-verlängerung 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 Eidgenos- senschaft 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 wer- den, 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 fluglärmgeplagte 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 Pistenende 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 Zoll-abfertigungs- 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 Lärminderungs-massnahme 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 LU-MEL/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 Lden55 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 der-art lange Strecke über so dicht besiedeltes Gebiet geführt (8.4 km) und nirgends sind so viele An-wohnende 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 Basel-Landschaft 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 2020/367 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, Hésingue, 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 lärmbetroffener 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 Lden55 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 Anrainer-organisationen 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.

			<p>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.</p> <p>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).</p>
15 Apr 2024	17:50:59	MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUGHAFENS BASEL-MULHOUSE (PPBE) 2024-2028	<p>Allgemeine Feststellungen und Forderungen</p> <p>1) S. 55: "Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden 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".</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass auch die Anzahl Personen im lärmbeeinträchtigten Gebiet auf Schweizer Territorium ausgewiesen wird.</p> <p>2) S. 32: OLBEN7Y 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 lärmbeeinträchtigungsmindernde 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.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass diese Prozedur auf maximal 2 % aller Starts limitiert wird.</p> <p>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</p> <p>zwischen Südlandungen. Bei Starts kann der Grund für eine Sondergenehmigung kaum ein medizinischer oder technischer Notfall sein.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass der Passus "oder bei Anforderung der Piloten" gestrichen und eine Ausnahmegenehmigung ausschliesslich in Notfallsituationen erteilt wird.</p> <p>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."</p>

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 eidgenössischen 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)

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 fluglärmgeplagte 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 unglaublich, sondern geradezu zynisch.

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

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

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 Lärmgebühren 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.

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 Grundeigentümern hierfür würde auf Schweizer Gebiet noch wesentlich höher ausfallen als Lärmsanierungs-massnahmen. Insofern muss die seitens Flughafen bzw. Frankreich gestellte Bedingung als er-presserisch und somit inakzeptabel bezeichnet werden.

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

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

Die Anpassung des Lärmschutzplans (Plan de Gêne Sonores) an die künftigen Verhältnisse bezüglich Flugzeugtypen, Pistennutzung und Flugprozeduren stellt keine Lärminderungsmass-nahme 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. Än-dert sich der PEB räumlich, ändert sich logischerweise auch der PGS.

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

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

Das ist keine neue Massnahme (PPBE 2018: Umsetzungsfrist 2019). Eigentlich dürfte als selbstverständlich erwartet werden, dass die Fluggesellschaften zur Verbesse-rung der Lärmsituation beitragen. Ein Kodex zur Animation ist offensichtlich wirkungslos. Es bedarf strengerer Restriktionen und Sanktionen.

Es mutet seltsam an, dass "Platzrunden nicht an Sonn- und Feiertagen bzw. in sensiblen Zeitebenen" 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 Lärmreduzierung bestehen soll, ist somit völlig unklar. Vielmehr dürfte es für die Flugüberwachung die Abwicklung von unplanmässigem Flugbetrieb erleichtern, was aber keine Lärmreduzierungsmaßnahme darstellt.

Es ist begrüssenswert, dass die beiden Gemeinden Rixheim und Habsheim (14'000 bzw. 5'000 Einwohner) 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 Einwohner).

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).

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 Einwohner) werden nun Huttingen und Wintersweiler (knapp 1'000 Einwohner) direkt überflogen – in einer Flughöhe von über 3500 m über Meer.

Von dieser Startprozedur ist der Raum Allschwil-Schönenbuch (23'000 Einwohner) 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 Lärmreduzierung 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.

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 Lärmreduzierungsziele für die lärmbelasteten Zonen.

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.

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 %).

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 %).

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 Lden55 nach Süden ist zwischen dem Kurz- und Langzeitszenario jedoch nicht auszumachen, nur eine Verkleinerung in der Dorfmitte von Hégenheim.

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 Basel-Landschaft 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 2020/367 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, Hégen- heim, Hésingue, 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 effek- tive Anzahl lärm betroffener Anwohnenden in noch nicht sanierten Wohneinheiten dürfte weniger als die Hälfte der ausgewiesenen Zahlen betragen.

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 Be- triebs- 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.

Mit der Prüfung eines Betriebserlasses ist dessen Einhaltung noch nicht gewährleistet. Monetäre Sanktionen mögen für die Fluggesellschaften einen finanziellen Anreiz schaffen, die Betriebsbe- schränkungen 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.

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

Insbesondere stossend ist, dass der Dauerschallpegel über dem französischen Grenzwert Lden55 auf Schweizer Hoheitsgebiet (Allschwil-Dorf) konsequent ignoriert wird und ebenda keine Gegen- massnahmen 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.

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

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

Das ist keine Lärmvorsorge-, sondern eine Kommunikationsmassnahme.

Trotz des bestehenden Tools des Webreportings wird die Datenveröffentlichung zunehmend ver- schleppt: 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.

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 kurz- fristig ganz oder die Teilnahme einzelner Flughafenvertreter abgesagt, Ersatztermine nur in be- schränktem Umfang und mit langer Verzögerung angeboten.

			<p>Fazit</p> <p>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).</p>
01/04/2024	X	<p>MITWIRKUNG IN DER VERNEHMLASSUNG ZUM LÄRMVORSORGEPLAN DES FLUGHAFENS BASEL-MULHOUSE (PPBE) 2024-2028</p>	<p>Allgemeine Feststellungen und Forderungen</p> <p>1) S. 55: "Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen Lden 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:</p> <p>S. 21: "Der PPBE hat zum Ziel, die Lärmbelastung des Flughafens Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus zu bekämpfen und zu mindern".</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass auch die Anzahl Personen im lärmbeeinträchtigten Gebiet auf Schweizer Territorium ausgewiesen wird.</p> <p>2) S. 32: OLBE7Y Kurzzeitszenario 2 %, Langzeitszenario 6 %</p> <p>Anzumerken ist, dass diese Prozedur bereits seit 2022 6 % aller Starts ausmachen. Während mehrfach eine Routenführung über möglichst wenig besiedeltes Gebiet als lärmbeeinträchtigungsmindernde 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.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass diese Prozedur auf maximal 2 % aller Starts limitiert wird.</p> <p>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."</p> <p>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.</p> <p>Bemerkenswert ist zudem die Option für Piloten, sich eine bestimmte Startprozedur wünschen zu können. Mehrfach belegt sind Südstarts direkt im Abstand von wenigen Minuten</p> <p>zwischen Südlandungen. Bei Starts kann der Grund für eine Sondergenehmigung kaum ein medizinischer oder technischer Notfall sein.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir fordern, dass der Passus "oder bei Anforderung der Piloten" gestrichen und eine Ausnahmegenehmigung ausschliesslich in Notfallsituationen erteilt wird.</p> <p>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."</p> <p>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</p>

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. 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.

6) 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.

7) 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 eidgenössischen 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 Lärmreduzierung 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)

Generell beobachte ich eine Tendenz, den Flugverkehr zunehmend über Schweizer Territorium zu führen. Das mag zu einer Verminderung der Lärmbelastung über französischem Gebiet führen, erhöht aber die Belastung im Schweizer Gebiet. Da dieses sehr viel dichter besiedelt ist, führt die Strategie gesamthaft nicht zu einer Verminderung, sondern einer Erhöhung der Lärmbelastung der Bevölkerung. Sofort realisierbare Massnahmen Wie systematisches Starten

			<p>ab Nordende der Piste 15 mit genügend Steigung werden nicht umgesetzt. Die Vereinbarung über die Landungen aus Richtung Süd werden nicht eingehalten. Die Lârmbelastung des am dichtesten besiedelten Gebiets wird nicht adâquat berücksichtigt. Der Lârmvorsorgeplan muss zwingend die Lârmbelastung durch den Flughafen Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus bekâmpfen und mindern. Die zahlreichen Überflüge über dicht besiedeltes Gebiet stellen zudem nicht nur ein Lârm-, sondern auch ein Sicherheitsrisjko dar, das unbedingt ebenfalls beachtet werden muss.</p>
16 Apr 2024	07:33:30	[INTERNET] PPBE - Aaéroport de Bâle-Mulhouse - Consultation du 15/02 au 15/04/2024	<p>Monsieur le Préfet, Riverain historique de l'EuroAirport et attaché au développement économique de ma région, je me permets de vous livrer quelques brèves observations.</p> <p>Après la période liée à la crise de la COVID 19, nous voici à nouveau fortement exposés aux nuisances d'avant. Les pics sonores des cargos fret, sur certaines tranches horaires perturbent régulièrement notre sommeil. Bafoué, le couvre-feu est inefficace et les mesures mises en place sont insuffisantes. Nous subissons aussi, de jour, le bruit très assourdissant des trajectoires d'avions parfois à basse altitude.</p> <p>Le modèle du seul développement économique de l'aéroport n'est plus acceptable. Un changement de paradigme est nécessaire dans une évolution raisonnée et le respect de l'espace humain et environnemental. A l'heure du réchauffement climatique, cette mutation est vitale.</p> <p>Il est regrettable qu'aucune évaluation d'impact sur la santé humaine et l'environnement n'ait été réalisée dans le cadre du PPBE car elle aurait permis d'évaluer le degré de la pollution atmosphérique (particules fines, activités aériennes, routières, industrielles, chimiques ...) Il est reconnu scientifiquement que dans un environnement continuellement pollué, la population exposée développe des maladies chroniques. Mais à quel prix pour la société ? Il est vital d'imposer des mesures de grande rigueur dans un intérêt commun.</p> <p>Bien respectueusement.</p>
Février 2024	N/A	Avis sur le Plan de Prévention du Bruit (PPBE) 2024-2028 pour l'EAP	<p>Comme nous l'avons déjà mentionné dans notre avis dans le cadre de la consultation portant sur les mesures selon l'Approche équilibrée en avril 2021, nous considérons toujours qu'il n'est pas suffisant que l'arrêté prévoit uniquement une interdiction des départs prévus après 23h00. Pour protéger les riverains des nuisances sonores, il serait nécessaire d'essayer de limiter également les vols retardés entre 23h00 et minuit.</p> <p>On constate que malgré l'arrêté du 6 août 2021, le bruit augmente effectivement à certains endroits entre 23h00 et 23h15. Car il ne faut pas oublier que les nuisances sonores sont ressenties par les riverains qu'après le décollage des appareils. Nous estimons donc qu'une modification de la définition de l'heure de décollage - et ce, en tant que moment du décollage effectif de la piste - serait d'une grande importance, comme nous l'avons déjà souligné à plusieurs reprises. Comme cette démarche n'a actuellement aucune chance d'aboutir en raison de l'uniformité des règles appliquées en France, le dialogue avec les compagnies aériennes ainsi que l'adaptation de la modulation des redevances semblent être la seule approche possible pour obtenir des améliorations pour la population des communes avoisinantes.</p> <p>L'évolution en matière de reprogrammation des départs montre que d'autres mesures seront nécessaires pour continuer à réduire les nuisances sonores pour les communes riveraines dès la première heure de nuit.</p> <p>Nous reconnaissons les efforts de l'EuroAirport pour réduire le bruit aérien par le biais des redevances d'atterrissage et de décollage en fonction de la catégorie de bruit des avions et des heures d'exploitation. Nous saluons le renforcement continu de cette différenciation comme mesure de sensibilisation envers les compagnies aériennes à l'utilisation d'avions moins bruyants, notamment pendant les heures de nuit.</p>

			<p>Le dialogue complémentaire entre l'EuroAirport et les compagnies aériennes est indispensable pour une meilleure application de l'arrêté du 6 août 2021. Nous comptons sur le fait que les amendes, parfois élevées et infligées après un certain délai de mise en œuvre, permettront de sensibiliser les compagnies aériennes concernées.</p>
--	--	--	--

			<p>En outre, nous considérons que les échanges avec la population, les représentants de la politique locale ainsi qu'avec les associations de riverains sont essentiels. Pour ces dernières, en tant que membres de la Commission Trinationale de l'Environnement (CTE), ces informations sont tout simplement la base de leur mission.</p>
--	--	--	---