**Gemeindeverbund Flugverkehr**
der Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen,
Hochwald, Reinach und Schönenbuch

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Nord-Est, Aéroport de Strasbourg-Entzheim
CS 60003 Entzheim
67836 Tanneries Cedex
E-Mail: dsac-ne-bale-mulhouse-consultation-approche-equilibree-bf@aviation-civile.gouv.fr

**Geschäftsführer:**
Andreas Dill
Telefon: +41 61 486 25 56
Telefax: +41 61 486 26 60
E-Mail: andreas.dill@allschwil.bl.ch
Gemeindeverwaltung
Bau – Raumplanung – Umwelt
Baslerstrasse 111, 4123 Allschwil

Allschwil, 7. Mai 2021

# Anhörung zu zusätzlichen Betriebseinschränkungen in den Nachtzeiten: Stellungnahme zum «ausgewogenen Ansatz» bei Nachtflügen am Flughafen Basel-Mulhouse

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, zu den geplanten Betriebseinschränkungen in den Nachtstunden Stellung zu nehmen. Der Gemeindeverbund Flugverkehr begrüsst den Entscheid des Verwaltungsrates des Flughafens Basel-Mulhouse, mit dem Verbot geplanter Starts ab 23.00 Uhr und der Beschränkungen zu lauter Flugzeuge gegen besonders störenden nächtlichen Fluglärm vorzugehen. Einerseits anerkennt der Verwaltungsrat damit, dass der Nachtfluglärm ein Ausmass erreicht hat, das die Lebensqualität der Bevölkerung rund um den Flughafen erheblich schmälert. Andererseits setzt er mit der vorgesehenen Massnahme ein erstes Zeichen dafür, das Problem des Nachtfluglärms ernsthaft angehen zu wollen. Gerne nutzen wir die Gelegenheit, zu den geplanten Betriebseinschränkungen Stellung zu nehmen.

## I. Präambel

Der Gemeindeverbund Flugverkehr wurde im Jahr 2009 gegründet und setzt sich seither für eine Reduktion des Fluglärms und deshalb für eine Beschränkung des Flugbetriebs am Flughafen Basel-Mulhouse ein. Der Gemeindeverbund Flugverkehr hat deshalb im Januar

2018 die Trinationale Umweltcharta der Anrainerverbände mitunterzeichnet und hält weiterhin unmissverständlich an den folgenden Forderungen fest:

- Strikte Nachtflugsperre von 23.00 bis 6.00 Uhr
- Plafonierung der Flugbewegungen auf 100'000 pro Jahr
- Abschaffung der lärm- und schadstoffintensiven Kurvenflügen bei Start und Landung

Der Gemeindeverbund Flugverkehr anerkennt die Bemühungen des Flughafens Basel-Mulhouse, mit den vorgestellten Betriebseinschränkungen eine Reduktion des nächtlichen Fluglärms zu erzielen, von der auch Schweizer Gemeinden profitieren werden. Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Reduktion des Nachtfluglärms nach dem «ausgewogenen Ansatz» (balanced approach) weisen jedoch verschiedene Mängel auf, auf die nachfolgend eingegangen werden soll. Dabei wird darauf verzichtet, auf die sozioökonomischen Aspekte und die Ausführungen in der Studie einzugehen. Aufgrund fehlender Angaben zur Methodologie der Datenerhebung ist dies in der dafür notwendigen Sachlichkeit unmöglich. Es sei an dieser Stelle lediglich darauf hingewiesen, dass bis heute der Nachweis schuldig geblieben ist, wohin die Expressfracht wegziehen würde, sollte die Nachtflugsperre ausgedehnt werden.

Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass sowohl der Lärmbelastungskataster sowie der «Plan d'exposition au bruit» (PEB) auf überholten, heute nicht mehr gültigen Grundlagendaten beruhen und sich deshalb grundsätzlich nicht zur Beschreibung der Lärmsituation eignen. Das Gleiche gilt auch für den in der Studie erwähnten Lärmnachweis, den der Flughafen Basel-Mulhouse gemäss Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) alle drei Jahre zu erbringen hat. Er stammt aus dem Jahr 2018, bildet jedoch die Lärmbelastung im Jahr 2016 ab. Da sich der nächtliche Flugverkehr und damit auch der Fluglärm in den Nachtstunden bis ins Jahr 2019 deutlich gesteigert hat, ist es äusserst störend und sachlich unzulässig, dass dieses Instrument herangezogen wird, um Aussagen zur Einhaltung der gesetzlichen Planungs- und Immissionsgrenzwerte zu machen. Daraus resultiert der methodisch gravierende Mangel, dass aufgrund einer viel zu tiefen Annahme Explorationen resultieren, die der Wirklichkeit der jüngeren Betriebsjahre bis 2019 in keiner Weise entsprechen.

## II. Stellungnahme zu den betrieblichen und technischen Massnahmen

Im Rahmen der Anhörung zu zusätzlichen Betriebseinschränkungen zu Nachtzeiten nimmt der Gemeindeverbund Flugverkehr im Namen der Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Reinach und Schönenbuch zu den betrieblichen und technischen Massnahmen wie folgt Stellung:

**a. Startverbot nach 23.00 Uhr**

Das Verbot für planmässige Abflüge nach 23 Uhr führt bei konsequenter Handhabung zu einer Verbesserung der Fluglärmbelastung zwischen 23.00 und 24.00 Uhr, weshalb es grundsätzlich zu begrüssen ist. Es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass durch das Startverbot nach 23.00 Uhr viele planmässige Flüge auf das Zeitfenster von 22.00 bis 23.00 Uhr vorverschoben werden, wie in der Studie selbst ausgeführt wird. Die Verlagerung des Fluglärms auf das Zeitfenster zwischen 22.00 und 23.00 Uhr steht im Widerspruch zur definierten Absicht des Verwaltungsrates, mittels zusätzlicher Lärmschutzmassnahmen die nächtliche Ruhestörung durch Fluglärm zu reduzieren.

**b. Verlagerung des Flugverkehrs auf das Zeitfenster 22.00 bis 23.00 Uhr**

Durch das Startverbot ab 23.00 Uhr werden die geplanten Abflüge auf die Zeit vor 23.00 Uhr verschoben. Dies ist äusserst kritisch zu betrachten, da zwischen 2014 und 2018 die Nachtflüge zwischen 22.30 Uhr und 23.00 Uhr am stärksten zugenommen haben (+ 710 Flüge), und im Jahr 2018 rund die Hälfte des Flugverkehrs zwischen 22.00 und 24.00 Uhr auf das Zeitfenster 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr entfällt. Die Verschiebung von Flügen in das vorangehende Zeitfenster wird zu einer erheblichen Zunahme der Flugbewegungen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr führen und entsprechend auch einen negativen Effekt auf den Leq AC 22-23 haben. In diesem Zeitfenster wurden in Allschwil für das Jahr 2018 bereits rund 1200 Fluglärmereignisse > 70dB nachgewiesen, und die gemessenen Lärmwerte für das Jahr 2018 liegen bereits im Bereich des Immissionsgrenzwerts. Es besteht deshalb die begründete Sorge, dass die Steigerung des Flugverkehrs zwischen 22.00 und 23.00 Uhr zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in Allschwil führen werden. Wie die in der Studie berechnete Lärmzunahme von lediglich 1 dB zustandekommt, kann nicht nachvollzogen werden und ist anzuzweifeln. Wie hoch auch immer die Zunahme sein wird, nimmt der Flughafen offenkundig eine Fluglärmzunahme zwischen 22.00 und 23.00 Uhr in Kauf, obschon er sich zum Ziel gesetzt hat, den Lärmschutz in den Nachtstunden (22.00 bis 6.00 Uhr) zu verstärken. Tatsächlich erfolgt jedoch eine Lärmverschiebung unbekannten Ausmasses.

**c. Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr**

Die Verschiebung von Starts in das Zeitfenster zwischen 22.00 und 23.00 Uhr hat noch einen weiteren negativen Effekt. Durch die erhöhte Anzahl Starts vor 23.00 Uhr wird es zu Verzögerungen in der Abfertigung kommen, so dass die Flugzeuge nicht plangemäss vor 23.00 Uhr starten können. Es ist absehbar, dass trotz des Startverbots nach 23.00 Uhr aufgrund Verspätungen beim Hinflug, beim Beladen oder Problemen bei der Abfertigung etliche Abflüge erst nach 23.00 Uhr erfolgen werden. In der Studie zum ausgewogenen Ansatz wird jedoch in keiner Weise auf diese Problematik eingegangen. Es wird nicht ausgeführt, wie sichergestellt werden soll, dass die

unplanmässigen Starts nach 23.00 Uhr unterbunden respektive unter welchen Voraussetzungen Ausnahmegenehmigungen erlassen werden. Des Weiteren ist unklar, mit welchen Konsequenzen Fluggesellschaften zu rechnen haben, wenn sie aus Eigenverschulden nach 23.00 Uhr starten. Ausserdem fehlen auch Regelungen und Massnahmen für den Fall, dass es aus flughafenbetrieblichen Gründen wiederholt zu einem Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr kommen sollte.

**d. Verbot von Flugbewegungen von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Lärmmarge unter 13 EPNdB zwischen 22.00 und 6.00 Uhr)**

Die Umsetzung des Verbots (Szenario 1 und 6) hat praktisch keine Auswirkungen auf die nächtliche Fluglärmbelastung. Sie führen entgegen der deklarierten Absicht des Flughafens, eine deutliche Verringerung der Lärmbelästigung in der Nacht zu erzielen, zu keiner nennenswerten Lärmreduktion. Sie verhindert lediglich, dass die Fluglärmsituation durch lautere Flugzeuge weiter verschlechtert wird. Wie aus der Studie hervorgeht, hätte ein Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Marge von weniger als 15 EPNdB (Szenario 2) respektive von weniger als 17 EPNdB (Szenario 3) nur geringe oder zumindest bewältigbare Auswirkungen für die Fluggesellschaften, während die Fluglärmbelastung spürbar reduziert werden könnte. Offenbar fehlen zur Umsetzung von Szenario 2 und 3 jedoch die Rechtsgrundlagen, deren Änderung nicht in der Kompetenz des Flughafens liegt. Um das Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Lärmmarge unter 13 EPNdB zwischen 22.00 und 6.00 Uhr jedoch als eine Massnahme zur Lärmreduktion präsentieren zu können, sind weiterführende flankierende Massnahmen nötig, die in der Studie jedoch nicht aufgeführt werden. So kann der Flughafen mit flankierenden Massnahmen dafür sorgen, dass am EuroAirport nur noch Flugzeuge operieren, die die Vorgaben gemäss Szenario 2 respektive 3 einhalten. Dies könnte durch bilaterale Abmachungen oder durch Anreize bei den Gebühren erfolgen.

Der Zusatz zum Verbot von Bewegungen durch Kapitel-3-Flugzeuge mit einer Lärmmarge unter 13 EPNdB zwischen 22.00 und 06.00 Uhr, wonach (Zitat) «die Anzahl Bewegungen durch
knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 8 der EU-Verordnung
598/2014 um jährlich 25 Prozent zu senken ist», zeigt einen weiteren offensichtlichen Mangel. Die Fassung ist unverständlich und kann hinsichtlich der Wirkung nicht beurteilt werden. Hierzu fehlen einerseits die entsprechenden Angaben zur Anzahl der Flugzeuge, die die Vorschriften nur knapp einhalten, andererseits die Angabe, was unter «knapp» zu verstehen ist und welche Reduktion des Fluglärms damit erzielt werden soll. Es entsteht der Eindruck der gewollten Verschleierung und Täuschung mittels einer bewusst gewählten Unschärfe, die es verunmöglicht, die Zielerreichung objektiv messbar zu machen.

### e. Analyse der Lärmereignisse mit Schallpegeln $L_{Amax}$ grösser 70 dB

Der Gemeindeverbund Flugverkehr begrüsst die im Rahmen der Studie durchgeführte Analyse der Lärmereignisse mit Schallpegeln $L_{Amax}$ grösser 70 dB. Mit über 1600 Überflügen mit mehr als 70 dB in der Nacht zwischen 22.00 und 6.00 Uhr ist Allschwil nach der Gemeinde Hésingue am stärksten von besonders lauten Überflügen betroffen. Es sind denn auch diese besonders lauten Überflüge, die in der Bevölkerung grossen Unmut auslösen. Umso unverständlicher ist es, dass bei der Betrachtung der akustischen Auswirkungen der Szenarien (Kapitel 1.15) lediglich der Zeitraum zwischen 23.00 und 24.00 Uhr betrachtet wird und keine Angaben zur Entwicklung der Anzahl lauter Überflüge grösser 70 dB in den Nachtstunden zwischen 22.00 und 23.00 Uhr sowie 5.00 und 6.00 Uhr gemacht werden. Diese Ausblendung ist nicht akzeptabel und erweckt den Verdacht der bewussten Verschleierung von negativen Auswirkungen der geplanten Betriebseinschränkungen.

### f. Überwachung der Lärmentwicklung

Gemäss Studie (Zusammenfassung) verpflichtet sich der Flughafen Basel-Mulhouse, die Lärmentwicklung nach der Umsetzung der Massnahmen zu überwachen und zu publizieren. Dies alleine reicht jedoch nicht. Es fehlen Angaben zur Art und Weise der Überwachung sowie der Publikation. Zusätzlich sollte sich der Flughafen dazu verpflichten, umgehend und zielführend flankierende Massnahmen zu ergreifen, um Fehlentwicklungen (z. B. Zunahme des Fluglärms zwischen 22.00 und 23.00 Uhr, wiederholter Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr etc.) zu korrigieren.

## III. Begehren des Gemeindeverbund Flugverkehr

Im Rahmen der Anhörung zu zusätzlichen Betriebseinschränkungen zu Nachtzeiten stellt der Gemeindeverbund Flugverkehr folgende Begehren:

*1.* Das Verbot der planmässigen Starts ab 23.00 Uhr darf unter keinen Umständen zu einer Zunahme des Fluglärms im Zeitfenster zwischen 22.00 und 23.00 Uhr führen. Die in der Studie ausgewiesene Zunahme des Fluglärms um 1 dB wird bestritten und ist nicht akzeptabel.

*2.* Es sind - vor Inkrafttreten des französischen Erlasses über die Betriebsbeschränkungen - zusätzliche Regelungen zu treffen, mit denen verhindert wird, dass es aufgrund des Startverbots nach 23.00 Uhr in der Stunde davor zu einer Fluglärmzunahme kommt.

*3.* Es ist - vor Inkrafttreten des französischen Erlasses über die Betriebsbeschränkungen - zu definieren, welche Massnahmen der Flughafen Basel-Mulhouse ergreift, sollte die Betriebsbeschränkung zu einer Verschlechterung der Lärmsituation zwischen 22.00 und 23.00 Ihr führen.

*4.* Um die Lärmimmissionen im Zeitfenster zwischen 22.00 und 23.00 Uhr zu kontrollieren, sind am Flughafen Basel-Mulhouse Flughafenslots einzuführen. Dabei hat sich die Anzahl der zur Verfügung stehenden Slots an der Lärmbelästigung und der akustischen Effizienz der operierenden Flugzeuge zu orientieren.

*5.* Es ist der Nachweis zu erbringen, wie sich die Zunahme des Fluglärms um 1 dB im Zeitfenster zwischen 22.00 und 23.00 Uhr berechnet.

*6.* Es ist aufzuzeigen, in welchem Mass sich die geplanten Regelungen auf die Anzahl Fluglärmereignisse $L_{Amax}$ grösser 70dB für das Zeitfenster zwischen 22.00 und 23.00 Uhr auswirken.

*7.* Es ist aufzuzeigen, in welchem Mass sich die geplanten Regelungen auf die Anzahl Fluglärmereignisse $L_{Amax}$ grösser 70dB für die Nachtstunde zwischen 05.00 und 6.00 Uhr auswirken.

*8.* Das Verbot von geplanten Starts nach 23.00 Uhr muss derart gestaltet werden, dass es nach 23.00 Uhr zu keinen Fluglärmereignissen in den angrenzenden Gemeinden kommt. Das bedeutet, dass die geplanten Startzeiten ab der Piste entsprechend vorverlegt werden.

*9.* Es ist aufzuzeigen, wie der Flughafen Basel-Mulhouse dafür sorgen will, dass es aus betrieblichen Gründen bei den startenden Flugzeugen zu keinem Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr kommt.

*10.* Es ist aufzuzeigen, welche Gegenmassnahmen ergriffen werden, sollte es trotz Startverbot wiederholt zu Abflügen nach 23.00 Uhr kommen.

*11.* Es sind Regelungen festzulegen, wie Fluggesellschaften, die nach 23.00 Uhr starten, sanktioniert werden. Um die notwendige Wirkung zu erzielen, sind die Sanktionen für Wiederholungsfälle progressiv auszugestalten.

*12.* Es ist – vor Inkrafttreten des französischen Erlasses über die Betriebsbeschränkungen – festzulegen, unter welchen Voraussetzungen Ausnahme-Starterlaubnisse nach 23.00 Uhr erteilt werden und wer für die Erteilung der Ausnahmeerlaubnis zuständig ist.

*13.* Die Wirkung des Verbots von Flugbewegungen von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Lärmmarge unter 13 EPNdB ist vernachlässigbar. Sie könnte mit Kapitel-3-Flugzeugen mit Lärmmargen von 15 respektive 17 EPNdB signifikant verbessert werden. Um das Ziel der Reduktion der nächtlichen Fluglärmbelastung zu erreichen, sind flankierende Massnahmen zu treffen, damit am Flughafen Basel-Mulhouse die lärmigen Kapitel-3-Flugzeuge von solchen mit Lärmmargen von 15 respektive 17 EPNdB ersetzt werden. Dies kann durch bilaterale Abmachungen mit den Fluggesellschaften oder durch Anreize bei den Gebühren erfolgen. Die entsprechenden Massnahmen sind auszuarbeiten und zu publizieren, wobei zweckdienliche Fristen zur Zielerreichung festzulegen sind.

*14.* Welche Wirkung der Zusatz zum Verbot von Flugbewegungen von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Lärmmarge unter 13 EPNdB (siehe Kapitel II Absatz d) erzielen wird beziehungsweise soll, ist nicht nachvollziehbar. Sinn und Zweck dieses Zusatzes sind nachzureichen. Dabei sind insbesondere Angaben zur Anzahl der Flugzeuge zu machen, die die Vorschriften nur knapp einhalten, andererseits ist zu definieren, was unter «knapp» zu verstehen ist und welche Reduktion des Fluglärms damit erzielt werden soll. Des Weiteren ist festzulegen, welche Massnahmen der Flughafen Basel-Mulhouse ergreifen wird, sollte die Zielvorgabe nicht erreicht werden.

*15.* Die Gebührenordnung des Flughafens Basel-Mulhouse ist auf ihre Wirksamkeit bezüglich effektiver Lärmreduktion zu überprüfen und derart anzupassen, dass eine Lärmreduktion insbesondere in den Nachtstunden auch effektiv erzielt wird. Insbesondere ist die Gebührenordnung dahingehend anzupassen, dass lenkungswirksame Lärmgebühren nicht durch Vergünstigungen auf Lande-, Fracht- oder Passagiergebühren wettgemacht und damit wirkungslos gemacht werden. Sämtliche flankierenden Regelungen zur zusätzlichen Eindämmung des Fluglärms und zur Verhinderung/Sanktionierung von Verspätungen sind transparent zu publizieren.

*16.* Es ist aufzuzeigen, auf welche Art und Weise die Fluglärmentwicklung überwacht und die Daten sowie die Synthese der Fluglärmüberwachung publiziert werden sollen.

*17.* Sämtliche flankierenden Regelungen zur zusätzlichen Eindämmung des Fluglärms und zur Verhinderung/Sanktionierung von Verspätungen sind transparent zu publizieren.

Der Gemeindeverbund Flugverkehr ersucht Sie, sehr geehrte Damen und Herren, höflich, die Erwägungen zu berücksichtigen und die gestellten Begehren gutzuheissen.

Freundliche Grüsse

**Gemeindeverbund Flugverkehr**

| | |
|---|---|
| Philippe Hofmann | Andreas Dill |
| Vorsitz | Geschäftsführer |

*Kopie an:*

- Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion, Regierungsrat Thomas Weber, Bahnhofstrasse 5, 4410 Liestal