

betreffend Mitwirkungsverfahren zum Lärmvorsorgeplan 2018 des EuroAirports

Bis 7. Dezember 2018 läuft das öffentliche Mitwirkungsverfahren zum Lärmvorsorgeplan des Euro-Airports. Solche Lärmvorsorgepläne – Dokumente von offiziellem Charakter – müssen von französischen Flughäfen alle fünf Jahre überprüft und bei einer signifikanten Entwicklung der festgestellten Lärmpegel überarbeitet werden. Der letzte EAP-Lärmvorsorgeplan datiert von 2011 und ist 2016 ausgelaufen. Der Anfang Oktober 2018 veröffentlichte neue Lärmvorsorgeplan soll von 2018 bis 2022 gelten – obwohl bis zur Auswertung der Mitwirkungseingaben das Jahr 2018 längst vorbei sein wird.

Der Lärmvorsorgeplan 2018 ist voller Mängel, massiv fehlerbehaftet und täuscht Massnahmen vor, die keine sind. Beispiele:

- Er enthält nur statistische Angaben zur Fläche, Anzahl Wohnungen und Anzahl Personen im französischen Bereich des Fluglärmparimeters, aber keine für die Schweiz, weder im Referenzszenario 2016, noch in der Langzeitprognose.
- Die statistischen Angaben weichen im gesamten Dokument erheblich voneinander ab.
- Die im Anhang zum Lärmvorsorgeplan abgebildeten Lärmkarten berücksichtigen die 2014 eingeführten RNAV-Startprozeduren nicht, die im Vergleich zu den konventionellen Startrouten nachweislich nach Süden verschoben wurden. Folglich geben sie den Fluglärm-Perimeter nicht korrekt wieder.
- Die Langzeit-Lärmkarte datiert von 2004 (in Worten: zweitausendundvier) und beruhen auf einer völlig veralteten Datenbasis betreffend Pistenbenützungsquoten, Flottenmix und Routenführung.
- Weder die Referenz-, noch die Langzeitlärmkarte stimmt geografisch mit dem französischen Lärmbelastungsplan von 2015 überein, obwohl die Lärmgrenzwerte (Dauerschallpegel 50 / 55 / 60 dB etc.) dieselben sind.
- Der Lärmvorsorgeplan enthält einen massiv sinnentstellenden Übersetzungsfehler und mehrere sinnverschleiernde Begriffsübersetzungen in der deutschsprachigen Version:
 - Die 2015 vorgenommene Lärmschutzmassnahme bei Nachtstarts ab Piste 15 Richtung Süden – nämlich zwingender Start ab der Pistenschwelle – wird mit "zwingende Starts ab Piste 15" übersetzt. Die eventuelle Ausdehnung dieser Vorgabe auf den ganzen Tag wird gleichlautend falsch formuliert.
 - "Ausnahmegenehmigung" wird mit "Erteilung von Freistellungen von den Bestimmungen des Erlasses", "Routenführung" mit der begrifflichen Neuschöpfung "Flugverkehrsvorkehrten" übersetzt.
- Als potentielle künftige Lärminderungsmassnahme wird die Anhebung der Flughöhe aufgeführt, ab welcher eine individuelle Radarführung von Starts möglich werden soll. Das macht technisch keinen Sinn, da die gewählte Formulierung (in beiden Sprachversionen) eine Einschränkung und keine Erweiterung der Steuerungsmöglichkeiten durch den Tower beschreibt. Zudem handelt es sich bei der individualisierten Radarführung von Starts in Tat und Wahrheit um eine Massnahme zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsfrequenz.
- Die Anzahl Gesamtbewegungen zwischen 23-24 h soll auf dem Niveau von 2017 stabilisiert werden. Seit 2000 erfolgten in der zweiten Nachtstunde noch nie so viele Starts und Landungen wie 2017 (2'229 Flugbewegungen). Im Durchschnitt 2000-2016 waren es 1'554 Flugbewegungen.

Mit diesen Mängeln, Fehlern und Falschinformationen erfüllt das Dokument die rechtlichen Vorgaben überhaupt nicht, auf die sich der Lärmvorsorgeplan beruft.

Die Bevölkerung hat das Recht und erhebt auch den Anspruch, dass die beiden Kantonsregierungen BS und BL an der Mitwirkung teilnehmen, um eine Verbesserung des Lärmvorsorgeplans zu erwirken.

Fragen

1. Wird der Regierungsrat in seiner Stellungnahme eine Korrektur aller Fehler und eine Behebung aller Unklarheiten und Mängel fordern?
2. Wird sich der Regierungsrat dafür einsetzen, dass der Lärmvorsorgeplan um statistische Angaben betreffend Fläche und Bevölkerung zu Schweizer Territorium im Fluglärm-Perimeter (Referenzszenario und Langzeitprognose) ergänzt wird?

3. Wird der Regierungsrat in seiner Stellungnahme die Frage aufwerfen, weshalb im Lärmvorsorgeplan 2018-2022 der Fluglärm-Perimeter im Referenzszenario 2016 räumlich nicht dem Lärmbelastungsplan von 2015 entspricht, der nach französischem Recht in Bezug auf Subventionsansprüche für Schallisolationsmassnahmen verbindlich ist?
4. Wird der Regierungsrat verlangen, dass die völlig veraltete Langzeitprognose von 2004 im Lärmvorsorgeplan durch eine auf Basis der heutigen Verhältnisse im Flugbetrieb neu erarbeitete Langzeitprognose ersetzt wird?
5. Wird der Regierungsrat in seiner Stellungnahme darauf bestehen, dass im Lärmvorsorgeplan auch Lärminderungsmassnahmen für Schweizer Gebiet aufgenommen werden? Zum Beispiel:
 - die Rückverlegung der Flugrouten von RNAV-Startprozeduren ab Piste 15 jenseits der Landesgrenze zwischen die Ortsränder von Allschwil und Hégenheim
 - sofortige Umsetzung des Versprechens von 1976 im Zuge der Volksabstimmung zur Finanzierung der Pistenverlängerung, dass alle Starts ab Piste 15 konsequent ab der nach Norden versetzten Pistenschwelle erfolgen würden
 - deutliche Reduktion der Flugbewegungen zwischen 23-24 h anstelle einer Stabilisierung auf dem Spitzenwert von 2017
 - keine Mehrbelastung auf Schweizer Territorium infolge der Individualisierung der RNAV-Startrouten
 - keine räumliche Erweiterung der künftigen "begrenzenden Lärmkurve" gegenüber dem Lärmbelastungskataster vom BAZL von 2009
6. Ist der Regierungsrat bereit, dem Grossen Rat in Wahrnehmung des Öffentlichkeitsprinzips eine Abschrift seiner Stellungnahme zum Lärmvorsorgeplan zukommen zu lassen?

Bei Verneinung einer Frage wird um eine detaillierte Begründung gebeten.

Michael Wüthrich