



An den Grossen Rat

18.5375.02

WSU/P185375

Basel, 28. November 2018

Regierungsratsbeschluss vom 27. November 2018

Interpellation Nr. 114 Michael Wüthrich betreffend Mitwirkungsverfahren zum Lärmvorsorgeplan 2018 des EuroAirports

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 14. November 2018)

„Bis 7. Dezember 2018 läuft das öffentliche Mitwirkungsverfahren zum Lärmvorsorgeplan des EuroAirports. 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 Fluglärmperimeters, 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 Pistenbenützungquoten, 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 sinnenstellenden Übersetzungsfehler und mehrere sinnverschleiende 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 "Flugverkehrsvorkehren" 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?

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Frage 1: Wird der Regierungsrat in seiner Stellungnahme eine Korrektur aller Fehler und eine Behebung aller Unklarheiten und Mängel fordern?

Frage 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?

Wir beantworten die Fragen 1 und 2 zusammen.

Der Regierungsrat hat dem Präfekten des Département du Haut-Rhin, der für die Erstellung des französischen Lärmvorsorgeplans (Plan de prévention du bruit dans l'environnement; PPBE) für den EuroAirport formal zuständig ist, bereits in der Vorbereitung der öffentlichen Anhörung Hinweise auf Unklarheiten und unkorrekte Übersetzungen gegeben ebenso wie darauf, dass in den analytischen Darstellungen des PPBE Angaben zur betroffenen Bevölkerung bzw. betroffenen Gebieten in der Schweiz präzisiert werden sollten. Der Regierungsrat hat zur Kenntnis genommen, dass die französischen Stellen diese in der publizierten Anhörungsunterlage nicht aufgenommen haben.

Frage 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 Schallisolationmassnahmen verbindlich ist?

Der Regierungsrat stellt fest, dass der PPBE und der sog. Lärmbelastungsplan (Plan de gêne sonore; PGS) rein nach französischem Recht erstellte Instrumente mit verschiedenen Zwecken sind. Ob es Unterschiede in den lärmkartographischen Darstellungen des PPBE und des PGS gibt, kann der Regierungsrat nicht abschliessend beurteilen. Aufgrund der ihm vorliegenden Grundlagen sieht er aber keine grundsätzlichen Abweichungen. Festzuhalten ist zudem, dass weder der PPBE noch der PGS direkte rechtliche Auswirkungen auf die Schweiz entfalten.

Frage 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?

Wie ausgeführt, handelt es sich beim PPBE um Instrument des französischen Rechts und es ist daher Sache der zuständigen französischen Stellen zu definieren, worauf die planerischen Grundlagen abgestützt werden. Im Sinne einer Konsistenz zu bestehenden Planwerken und der Sicherung rechtlicher Stabilität kann er aber nachvollziehen, dass die französischen Stellen sich in den Prognoseannahmen auf frühere Daten abstützen. Im Übrigen ist der Regierungsrat der Auffassung, dass – unabhängig von den im Analyseteil verwendeten Prognosen – die im PPBE aufgeführten Massnahmen dazu beitragen, die Fluglärmsituation am EuroAirport zu verbessern, dies nicht nur auf französischer Seite, sondern auch im Bereich der benachbarten Gebiete in der Schweiz.

Frage 5: Wird der Regierungsrat in seiner Stellungnahme darauf bestehen, dass im Lärmvorsorgeplan auch Lärminderungsmaßnahmen für Schweizer Gebiet aufgenommen werden?

Der Regierungsrat hat wie gesagt zur Kenntnis zu nehmen, dass der PPBE ein rein französisches Instrument ist, an dessen Ausarbeitung Schweizer Stellen nicht beteiligt waren und das keine formale Wirkung für die Schweiz entfaltet. Gleichwohl ist er der Auffassung, dass die im PPBE beschriebenen Massnahmen sinnvoll sind und zu Verbesserungen auch für die Anwohnerinnen und Anwohner in der Schweizer Nachbarschaft des Flughafens beitragen. Der PPBE enthält ins-

besondere auch verschiedene Massnahmen, die der Flughafenverwaltungsrat nicht zuletzt auf Antrag der Schweizer Mitglieder zur Reduktion des Fluglärms in den kritischen Nachtzeiten beschlossen hat. Der Regierungsrat wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, dass diese entsprechend den festgelegten Zielsetzungen umgesetzt werden.

Frage 6: Ist der Regierungsrat bereit, dem Grossen Rat in Wahrnehmung des Öffentlichkeitsprinzips eine Abschrift seiner Stellungnahme zum Lärmvorsorgeplan zukommen zu lassen?

Die erwähnte Stellungnahme des Regierungsrats, die er gemeinsam mit dem Regierungsrat von Basel-Landschaft zum Entwurf der Anhörungsvorlage des PPBE an den Präfekten des Département du Haut-Rhin gerichtet hat, liegt bei.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilage:

- Schreiben des Regierungsrats von Basel-Stadt und des Regierungsrats von Basel-Landschaft vom 21. August 2018 an den Präfekten des Département du Haut-Rhin



Conseil d'État du Canton de Bâle-Ville
Conseil d'État du Canton de Bâle-Campagne

Staatskanzlei, Rathaus, Marktplatz 9, 4001 Basel
Landeskanzlei, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Monsieur le Préfet
Laurent Touvet
Préfecture du Haut-Rhin
7, Rue Bruat
B.P. 10489
F-68020 Colmar Cedex

Bâle / Liestal, 21 août 2018

Plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Monsieur le Préfet

Nous vous remercions pour votre lettre du 2 juillet 2018 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 2018 à 2022, avant le début de la consultation publique. Permettez-nous d'attirer votre attention sur les points suivants.

Tout d'abord, nous nous félicitons que vous prévoyez une procédure ouverte aussi aux riverains suisses de l'EuroAirport dans le cadre de la consultation sur le PPBE établi sur la base de la réglementation européenne à appliquer par la France. Nous sommes cependant de l'avis que l'organisation d'une consultation propre à la Suisse, telle que suggérée dans votre lettre, ne se justifie pas, compte tenu du fait que le PPBE est un instrument de droit français élaboré sans la participation de nos services compétents. Une consultation en Suisse serait susceptible d'entraîner des exigences que nous ne pourrions pas satisfaire. Pour cette raison, nous préférons renvoyer nos citoyens à la consultation organisée par la France, tout en vous remerciant d'avoir offert cette possibilité. A cet égard, nous souhaitons vivement que les prises de position émises par les riverains suisses soient traitées de manière équivalente à celles des riverains français et – dans l'idéal – soient acceptées en allemand.

Matériellement, nous sommes de l'avis que le PPBE est un document intégral qui reflète bien les dimensions pertinentes dans le contexte de la politique de protection contre les nuisances sonores du trafic aérien de l'EuroAirport. D'une manière générale, nous soutenons les actions prévues, soit sous responsabilité de l'aéroport, soit sous responsabilité de la DGAC. Les points suivants méritent cependant des observations spécifiques.

1. Nous recommandons de préparer les cartes de bruit du PPBE en utilisant aussi la méthodologie et les indices fixés par l'Ordonnance (suisse) sur la protection contre le bruit (OPB). Une telle démarche semble judicieuse étant donné que la consultation est ouverte aussi à la population suisse. Elle permettrait ainsi une comparaison entre les deux systèmes.

2. Nous souhaitons et recommandons que l'auditeur externe prévu pour vérifier le système CIEMAS (section « surveillance de l'évolution des nuisances sonores », page 44) soit agréé aussi par la Suisse (l'OFAC en concertation avec les cantons) et pas seulement par l'ACNUSA française. Les données CIEMAS étant également utilisées pour analyser l'impact sonore du trafic aérien de l'EAP au-dessus du territoire suisse, il convient dès lors que le système soit compatible avec les conditions-cadres et les exigences de l'OPB.
3. Nous soutenons l'effort de réduire encore la dispersion des trajectoires (chapitre 5.2.1.2, page 52) avec des procédures RNAV au départ. Cependant, vu les nombreuses réclamations, notamment de la commune d'Allschwil, provoquées par l'introduction des procédures RNAV qui ont été perçues comme source d'augmentation des survols au-dessus du territoire suisse, nous trouvons nécessaire que la DGAC fasse une analyse approfondie afin de démontrer qu'il n'y a pas d'effets au détriment des riverains suisses de l'EuroAirport.
4. Nous soutenons également l'optimisation prévue de l'utilisation du système de pistes (page 57). Nous souhaitons qu'on profite de cette optimisation pour étudier la possibilité de relever la valeur de la composante du vent arrière, facteur clé pour activer l'ILS 33, à un chiffre supérieur à 5 nœuds.

En outre, au niveau rédactionnel, la description de la situation binationale de l'EuroAirport, dans le chapitre 2.2 nous semble un peu déplacée. Eventuellement, il conviendrait de modifier le titre « Le territoire géographique ».

Une question se pose encore concernant la présentation des chiffres des personnes soumises au bruit dans les sections 4.1.1. et 4.1.2. Il n'est pas évident de savoir si les chiffres comprennent aussi les personnes habitant dans les communes suisses concernées. Il nous semble judicieux d'améliorer cette présentation et – le cas échéant – de compléter les chiffres.

Enfin, nous tenons à souligner que la traduction allemande du document PPBE mise à disposition constitue une aide très appréciée. Cependant, nous avons noté quelques erreurs et quelques formulations imprécises. Partant de l'idée que cette traduction sera utilisée comme outil pendant la phase de consultation, nous vous recommandons de la revoir attentivement afin d'éviter toute interprétation erronée.

Nous saisissons la présente 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 soient bien prises en considération et que les adaptations correspondantes figurent bien dans la version du PPBE qui sera mise en consultation. Nous restons bien entendu à votre disposition pour tout renseignement supplémentaire.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Au nom du Canton de Bâle-Ville



Elisabeth Ackermann
Présidente du Conseil d'État



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Chancelière

Au nom du Canton de Bâle-Campagne



Monica Gschwind
Présidente du Conseil d'État



Elisabeth Heer Dietrich
Chancelière

Copie

- Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est, Eéroport de Strasbourg-Entzheim, CS 60003 Entzheim, F-67836 TANNERIES Cedex
- Marcel Zuckschwerdt, Directeur adjoint, Office fédérale de l'aviation civile, 3003 Bern
- Matthias Suhr, Directeur EuroAirport, 4030 Basel-Flughafen