

Mitwirkung der Öffentlichkeit – Zusammenfassung der Kommentare

Zusammenfassung der Kommentare der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmvorsorgeplans (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PPBE) des Flughafens Basel-Mulhouse für den Zeitraum 2018–2022

1°) Gegenstand und Ausgestaltung der Konsultation

Nach den Bestimmungen von Artikel R572-9 des französischen Umweltschutzgesetzes (code de l'environnement) wurde zum Entwurf des Lärmvorsorgeplans (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PPBE) des Flughafens Basel-Mulhouse für den Zeitraum 2018–2022 eine öffentliche Konsultation durchgeführt. Diese dauerte vom 8. Oktober bis zum 7. Dezember 2018.

Die Konsultation wurde in den Medien angekündigt und in der Tageszeitung «L'Alsace» am 20. September 2018 in Form einer Beilage publiziert.

Der Entwurf des PPBE konnte vom 8. Oktober bis zum 7. Dezember 2018 bei den folgenden Amtsstellen eingesehen werden:

- bei der Präfektur des Departements Haut-Rhin, montags bis donnerstags von 9.00 bis 11.30 Uhr und von 14.00 bis 16.00 Uhr;
- bei der Unterpräfektur Mulhouse montags, dienstags und donnerstags von 8.15 bis 11.15 Uhr und von 13.15 bis 15.30 Uhr sowie mittwochs und freitags von 8.15 bis 11.15 Uhr.

Besucherinnen und Besucher konnten den Inhalt des PPBE-Entwurfs zur Kenntnis nehmen und allfällige Kommentare in Register eintragen, die zu diesem Zweck bereitgestellt worden waren.

Zudem war der PPBE-Entwurf für den Flughafen Basel-Mulhouse im gleichen Zeitraum auf der Website des französischen Ministeriums für ökologischen und solidarischen Wandel (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, MTEs) unter folgender Adresse einsehbar: <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr> (Rubrik «Transports»).

Interessierte Personen konnten ihre Kommentare auch online abgeben.

2°) Gesamtzahl eingegangener Kommentare

Nach Abschluss der Konsultation am 7. Dezember 2018 wurden insgesamt 68 Kommentare auf der Website des zuständigen Ministeriums gezählt. Sie stammten aus 79 eingegangenen Bemerkungen, von denen eine siebenmal und fünf je zweimal empfangen wurden.

Weitere 2 Kommentare wurden in das Register eingetragen, das von der Unterpräfektur Mulhouse bereitgestellt wurde. Im Register der Präfektur Haut-Rhin gingen keine Kommentare ein.

3 Kommentare wurden auf digitalem Weg an die Unterpräfektur Mulhouse geschickt.

Schliesslich trafen im Rahmen der Konsultation noch 9 Briefe und 3 Petitionen ein.

Gesamthaft gingen im Verlauf der Konsultation 82 Bemerkungen und 3 Petitionen mit total 962 Unterschriften ein (für Einzelheiten siehe Kap. 6).

3°) Geografische Herkunft der Verfasserinnen und Verfasser der auf der Konsultations-Website des Ministeriums eingegangenen Kommentare

Die eingegangenen Kommentare stammen aus folgenden Gemeinden:

- 7 aus der Gemeinde Bartenheim;
- 2 aus der Gemeinde Blotzheim;
- 3 aus der Gemeinde Hagenthal le Bas;
- 3 aus der Gemeinde Hégenheim;
- 1 aus der Gemeinde Hésingue;
- 1 aus der Gemeinde Muespach;
- 6 aus der Gemeinde Rixheim/Habsheim;
- 1 aus der Gemeinde Saint-Louis;
- 1 aus der Gemeinde Sausheim;
- 1 aus der Gemeinde Staffelfelden;
- 2 aus der Gemeinde Wentzwiller.

Herkunft der Kommentare nach Ländern:

- 13 Kommentare stammen von Verfasserinnen oder Verfassern mit Wohnsitz in der Schweiz, 9 davon aus Allschwil (8) und Binningen (1), 1 aus dem Kanton Basel-Landschaft (1) und 3 ohne Ortsangabe;
- 26 Kommentare stammen von Verfasserinnen oder Verfassern mit Wohnsitz in Frankreich, ohne Ortsangabe.

4°) Aufgliederung nach Art der Verfasserinnen bzw. Verfasser der Kommentare

Die 68 auf der Website des Ministeriums eingegangenen Kommentare stammen von folgenden Verfasserinnen bzw. Verfassern:

- 7 von Verbänden oder Vereinigungen;
- 8 von institutionellen Trägerschaften;
- 53 von Einzelpersonen.

5°) Zusammenfassung der eingegangenen Kommentare

Einleitend sei darauf hingewiesen, dass einige der erhaltenen Kommentare nicht nur den Entwurf des Lärmvorsorgeplans, sondern auch allgemeinere Themen betreffen.

Die Kommentare werden im Folgenden zusammengefasst (in der Reihenfolge der abnehmenden Häufigkeit der Formulierungen).

5.1 Betriebszeiten des Flughafens

Die Kommentare bringen die Lärmbelastung generell zur Sprache, nämlich die Frequenz der vorbeifliegenden Flugzeuge, den vom Luftverkehr verursachten störenden Lärm und dessen Zunahme.

Es wird erwähnt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse längere Betriebszeiten besitzt als die Flughäfen Zürich, Genf oder die meisten europäischen Flughäfen vergleichbarer Grösse, die aber mehr Verkehr aufweisen. Der Plattform-Verkehr beruht auf dem Low-cost- und dem Frachtsegment. Für den Low-cost-Sektor sind breit gestreute Betriebszeiten charakteristisch, der Frachtverkehr dagegen wird vor allem spätabends und frühmorgens abgewickelt.

Eine gewisse Zahl von Kommentaren greift präzisere Punkte auf:

- die Tatsache, dass Flugbewegungen abends zu spät – namentlich nach 23.00 Uhr – und morgens zu früh – nämlich vor 6.00 Uhr – stattfinden;
- die Forderung nach einem Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 6.00 Uhr (oder sogar zwischen 22.00 und 7.00 Uhr).

In zwei Petitionen ging es auch um Flugbetriebseinschränkung (s. Kap. 6).

Antwort:

Die Lärmbelastung während der Randzeiten wurde in den Kommentaren am häufigsten aufgegriffen und war zudem Gegenstand von zwei Petitionen.

Dieses Thema durchzieht den gesamten Lärmvorsorgeplan (PPBE) und steht im Mittelpunkt des vorgesehenen Massnahmenpakets. Namentlich zwei spezifische Massnahmen betreffen diese Thematik:

- die Verbesserung der operativen Verfahren mit dem Ziel einer Lärmreduktion für die Zeit zwischen 23.00 und 24.00 Uhr;
- die Kontrolle des Lärms und die Verminderung der Lärmbelastung. Beide Punkte werden in einer Studie zum ausgewogenen Lärmschutzansatz behandelt – dies gemäss der Verordnung (EU) 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union.

5.2 Verteilung der Lärmbelastung

In einigen Bemerkungen wird eine gleichmässige Verteilung der über französischem und schweizerischem Hoheitsgebiet erzeugten Lärmbelastung gefordert.

Antwort:

Unter Ausklammerung der Region Paris rangiert das Departement Haut-Rhin bezüglich Bevölkerungsdichte auf dem achten Platz in Frankreich. Zudem konzentrieren sich die Siedlungsgebiete auf die Grenzregion zur Schweiz.

Das Ziel der Minimierung der überflogenen Siedlungsgebiete ist eine der Herausforderungen, die mit der Ausarbeitung und technischen Umsetzung der mit dem Flughafen verbundenen Instrumentenflugverfahren bewältigt werden soll. Allerdings richtet sich die Anwendung dieser Verfahren nach normativen Kriterien für die Sicherheit.

5.3 An- und Abflugwege

In verschiedenen Kommentaren wird die Durchführung von Studien gefordert mit dem Ziel, die An- und Abflugwege so zu ändern, dass weniger dicht besiedelte Gebiete überflogen werden.

Dabei wird namentlich Folgendes hervorgehoben:

- Mit Flugwegen jenseits der A35 über den Hardt-Wald könnte ein Überfliegen der Gemeinden Rixheim, Habsheim und Baldersheim vermieden werden;
- eine Entflechtung der Abflüge über den Wegpunkt ELBEG würde es erlauben, weniger besiedelte Gebiete zu überfliegen;
- in der Zone Hagenthal le Bas wäre ein Flugweg über das Clubhaus des Golfplatzes Basel vorteilhafter;
- ein direkter Abflug in Richtung Süden verursacht weniger Lärm als ein S-förmiger Abflugweg;
- direkte Abflüge nach Süden und Landungen auf der Piste 33 sowie Abflüge über ELBEG und LUMEL verursachen eine grosse Lärmbelastung;
- durch eine Verlagerung des Flugwegs beim RNAV-Abflugverfahren ab Piste 15 auf die andere Seite der Grenze zwischen Allschwil und Hegenheim liesse sich die Zahl der überflogenen Wohngebäude begrenzen;
- durch die Verhinderung enger Kurven nach Abflug von Piste 33 liesse sich der Überflug von Blotzheim vermeiden.

Die Flugwege im Zusammenhang mit den Flugverfahren waren auch Gegenstand von zwei Petitionen (s. Kap. 6).

Antwort:

Die An- und Abflugverfahren für den Flughafen sind ein wichtiger Bestandteil des Flughafenbetriebs, und zwar sowohl im Hinblick auf die Umwelt und namentlich die Lärmbelastung als auch in Bezug auf die betriebliche Sicherheit und die Qualität des Verkehrsangebots.

Deshalb ist die Zivilluftfahrtbehörde laufend darum besorgt, dass diese Verfahren aufrechterhalten werden können. Zu diesem Zweck wurden am 31. Januar 2019 neue sogenannte RNAV-Verfahren veröffentlicht.

In Bezug auf die Piste 15 wurden mit dieser Neuerung drei Flugwege geändert, (RNAV-Abflüge), sechs Flugwege aufgehoben (konventionelle Abflüge) und deren fünf neu geschaffen (RNAV-Abflüge); im Hinblick auf die Piste 33 wurden fünf Flugwege aufgehoben (konventionelle Abflüge) und deren sechs neu geschaffen (RNAV-Abflüge).

Ergänzend dazu wurden weitere Massnahmen getroffen, die ebenfalls die Streuung der im PPBE aufgeführten Flugwege vermindern. Dazu zählen verschiedene Arbeiten im Zusammenhang mit der Höhenpeilung für die Radarführung abfliegender Flugzeuge, die Umsetzung von RNAV-Verfahren bei Sichtflug und die Optimierung des Flugverkehrs im Zusammenhang mit Abflügen von der Piste 15.

5.4 Optimierung der Flughafeninfrastruktur

Einige Bemerkungen zielen auf eine optimierte Bewirtschaftung der Flughafeninfrastruktur ab, wodurch sich die Lärmbelastung verringern liesse. Es werden insbesondere die folgenden Punkte angesprochen:

- Takeoff bei der Pistenschwelle der Hauptpiste und nicht auf der Höhe der Rollwege H oder D, namentlich für die lärmintensivsten Flugzeuge;
- gegebenenfalls eine Verlängerung der Hauptpiste;
- eine Studie über die Möglichkeit zur Erhöhung der Rückenwindtoleranz von derzeit 5 kt auf 7, 8 oder 10 kt;
- ein Ausbau der Piste 08-26 zur Entlastung der Hauptpiste.

Antwort:

Diese Bemerkungen betreffen Massnahmen, welche darauf abzielen, die Nutzung des Pistensystems zu optimieren und zu überprüfen, inwiefern systematische Takeoffs an der Schwelle der Piste 15 während des ganzen Tages aus Sicht der Umwelt und des Betriebs sinnvoll sind. Die letztgenannte Überprüfung wird für beide Schwellen der Pisten 15 und 33 ausgedehnt.

5.5 Generelle Begrenzung der Lärmbelastung

In einigen Kommentaren wird eine Begrenzung der Lärmbelastung gefordert, die durch den Betrieb auf dem Flughafen Basel-Mulhouse entstehen. Die Verfasser vertreten die Auffassung, dass zu diesem Zweck die Zahl der Flugbewegungen begrenzt werden muss. In einer Bemerkung wird eine Plafonierung auf 100 000 Flugbewegungen pro Jahr vorgeschlagen.

Antwort:

Die Lärmemissionen werden von an- und abfliegenden Flugzeugen verursacht. Dabei wird ein direkter Zusammenhang zwischen der Lärmbelastung der Bevölkerung und der Anzahl Flugbewegungen vorausgesetzt. Rein mathematisch betrachtet lässt sich durch eine Verringerung der Anzahl Flugbewegungen die Lärmbelastung verringern.

Der PPBE skizziert einen neuen Ansatz für den Umgang mit der Lärmbelastung. Dieser besteht in der Entwicklung eines Tools, mit dessen Hilfe die Entwicklung der Lärmbelastung geografisch dargestellt werden kann. Das fertig entwickelte Tool wird dazu beitragen, eine «maximale Lärmmenge» zu definieren, die als Rahmen für den nächtlichen Flugbetrieb und dessen Entwicklung dient.

5.6 Verschiedene Themen

In den Bemerkungen wurden noch weitere Themen angesprochen, wenn auch weniger häufig. Diese werden im Folgenden in beliebiger Reihenfolge aufgezählt.

1/ Der Entwurf des PPBE enthält keine feste Verpflichtung mit quantifizierten Zielwerten. Damit entspricht er nicht vollumfänglich der Richtlinie Nr. 2002/49, denn er vermag die Lärmbelastung nicht wirklich zu reduzieren.

Antwort:

Der PPBE sieht Massnahmen vor, die in der Zukunft durchgeführt werden und für die eine Verknüpfung mit geeigneten Indikatoren und Zielwerten technisch nicht machbar ist. Für jede Massnahme wird jedoch eine für die Umsetzung und Finanzierung verantwortliche Stelle sowie eine Frist für die Umsetzung definiert. Bei Bedarf werden die Massnahmen durch einen spezifischen zusätzlichen Auftrag an die verantwortliche Stelle ergänzt.

2/ Der Entwurf des PPBE zeigt keine vorgängig definierten und wirksamen Massnahmen zur Verminderung der Lärmbelastung in den Schweizer Gemeinden auf. In diesem Zusammenhang wurden Angaben zu den Entscheidungsgrundlagen für den Flughafenbetrieb, Erläuterungen zu dessen Auswirkungen auf das schweizerisch-französische Grenzgebiet, Ausführungen über die begleitenden Massnahmen sowie präzise Angaben über die lärmbelastete Bevölkerung gefordert.

Antwort:

Ein grosser Teil der im PPBE genannten Massnahmen wird in einer ersten Phase geprüft. Im Zuge dieser Prüfung werden unter anderem die Zweckmässigkeit und die Umsetzungsbedingungen untersucht beziehungsweise angepasst. Ihre Wirksamkeit wird laufend beurteilt werden und kann in den koordinierenden Gremien und namentlich im Rahmen der Tripartiten Kommission erörtert werden.

Die im PPBE genannten Zahlen zur lärmbelasteten Bevölkerung stammen aus verschiedenen Quellen mit unterschiedlichen Erhebungsmethoden. Im Rahmen der Ausarbeitung des Lärmbelastungsplans (plan d'exposition au bruit) werden diese Zahlen präzisiert.

3/ Der Entwurf des PPBE muss eine Beurteilung der Massnahmen zur Verminderung der Lärmbelastung enthalten, die in den letzten zehn Jahren durchgeführt wurden und in den kommenden fünf Jahren vorgesehen sind. Die Zielerreichung wird nicht evaluiert, sodass weder die Entwicklung der Lärmbelastung noch die Zweckmässigkeit der neuen Massnahmen korrekt beurteilt werden kann.

Antwort:

Kapitel 5.1 des PPBE zieht Bilanz über die Massnahmen, die im Zeitraum 2011–2016 im Rahmen des vorherigen PPBE von den Behörden und dem Flughafen durchgeführt wurden.

4/ Es wird gefordert, dass bei der Erstellung der Lärmbelastungskarten Schweizer Indizes verwendet werden und dass der externe Auditor, der das Lärmüberwachungssystem überprüfen soll, vom BAZL (in Absprache mit den Kantonen) genehmigt wird.

Antwort:

Der externe Auditor, der das System zur Beobachtung der Entwicklung der Lärmbelastung überwachen soll, wird vom BAZL und der ACNUSA genehmigt.

Das Tool zur Beobachtung der Lärmentwicklung und zur Begrenzung der Lärmbelastung wird von der DGAC zusammen mit dem BAZL entwickelt.

5/ Weiter wird gefordert, in der Gemeinde Hagenthal-le-Bas und im nördlichen Bereich der Abflüge über ELBEG in Deutschland Lärmmessungen mit einer mobilen Messstation durchzuführen.

Antwort:

Diese konkrete Forderung wurde bereits mit dem Flughafen besprochen und positiv aufgenommen. Sie ist Bestandteil der Überprüfung des Systems zur Überwachung der Lärmbelastung.

6/ In manchen Kommentaren wird die Auffassung vertreten, dass der Entwurf des PPBE in seiner jetzigen Form nicht vollumfänglich mit den Bestimmungen von Artikel R572-8 des französischen Umweltschutzgesetzes vereinbar sei.

Antwort:

Eine Kostenanalyse wurde bisher noch nicht durchgeführt. Aus diesem Grund ist sie nicht im PPBE erwähnt, wie dies in Absatz 6 Abschnitt 1 von Artikel R572-8 des französischen Umweltschutzgesetzes vorgesehen ist. Dennoch wird bestätigt und im PPBE präzisiert, dass die für die Massnahmen verantwortlichen Stellen die finanziellen Kosten tragen werden.

7/ In einigen Bemerkungen wird eine Studie über Betriebsbeschränkungen auf dem Flughafen im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes gefordert.

Antwort:

Die Durchführung einer Studie im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union ist vorgesehen und im PPBE aufgeführt.

8/ Angesichts des Zeitplans könnte die Geltungsdauer des PPBE auf den Zeitraum 2019–2023 verschoben werden. In Anbetracht der Zunahme der lärmbelasteten Personen scheint der bisherige PPBE nicht in jeder Hinsicht Wirkung gezeigt zu haben.

Antwort:

Der vom PPBE abgedeckte Zeitraum 2018–2023 dürfte zweckmässiger sein als der Zeitraum 2019–2024, denn die Arbeiten zur Konzipierung und Entwicklung der RNAV-Verfahren, die Teil der Massnahmen zur Verminderung der Streuung der Flugwege sind, wurden erst im Laufe des Jahres 2018 durchgeführt.

Wie weiter oben bereits erwähnt wurde, stammen die im PPBE genannten Zahlen über die lärmbelasteten Personen aus verschiedenen Quellen mit unterschiedlichen Erhebungsmethoden. Im Rahmen der Ausarbeitung des Lärmbelastungsplans (plan d'exposition au bruit) werden diese Zahlen präzisiert.

9/ In einigen Kommentaren wird eine Überarbeitung des Lärmbelastungsplans (plan d'exposition au bruit, PEB) für den Flughafen gefordert.

Antwort:

An der Sitzung der Commission Consultative de l'Environnement vom 23. Januar 2019 hat der Präfekt des Departements Haut-Rhin angekündigt, dass der PEB aus dem Jahr 2004 überarbeitet werden soll. Dieser Entscheid wurde äusserst positiv aufgenommen, und die Arbeiten dazu werden demnächst beginnen.

10/ Es wurde der Wunsch geäußert, eine einheitliche Masseinheit für Lärmmessungen zu verwenden, um aussagekräftige Interpretationen zu ermöglichen (die Werte des Lden-Indizes lassen sich nur schwer mit vor Ort gemessenen Werten in dBa vergleichen).

Antwort:

Der Lden-Index ist keine Masseinheit für Lärm. Wie in Artikel R112-1 des französischen Baugesetzes präzisiert, gibt der Index Aufschluss über die Gesamtbelastung durch Fluglärm an einem beliebigen Ort in der Umwelt. Bei der Berechnung des Index werden die Messwerte abhängig von der Tageszeit, zu der der Lärm wahrgenommen wird, gewichtet (Koeffizient 1 während des Tages, Koeffizient 5 zwischen 18.00 und 22.00 Uhr und Koeffizient 10 zwischen 22.00 und 6.00 Uhr).

11/ Angesichts der divergierenden Angaben in den verschiedenen Dokumenten wird eine neue Zählung der lärmbelasteten Anwohnerinnen und Anwohner gefordert.

Antwort:

Wie weiter oben bereits erwähnt wurde, stammen die im PPBE genannten Zahlen über die lärmbelasteten Personen aus verschiedenen Quellen mit unterschiedlichen Erhebungsmethoden. Im Rahmen der Ausarbeitung des Lärmbelastungsplans (plan d'exposition au bruit) werden diese Zahlen präzisiert.

5.7 Tabellarische Übersicht über die eingegangenen Kommentare (ohne Petitionen)

In der nachstehenden Tabelle werden die eingegangenen Kommentare nach Thema zusammengefasst, wobei für jedes Thema die Häufigkeit der Nennung angegeben wird. (Hinweis: Das Total der Prozentangaben ist grösser als hundert, da die einzelnen Werte auf die nächsthöhere ganze Zahl aufgerundet wurden).

24 angesprochene Themen, 123 Forderungen	Anzahl Eingaben und Prozentwerte	
	Anzahl	Prozentwerte
Flugbewegungen zu spät am Abend und zu früh am Morgen, Nachtflugverbot zwischen 23.00 und 6.00 Uhr (davon 7 für Nachtflugverbot von 22.00 bis 7.00 Uhr)	43	35 %
Ausgewogene Verteilung der Lärmbelastung auf französisches und schweizerisches Gebiet	12	10 %
Begrenzung der Verkehrszunahme, darunter 1 für Begrenzung auf 100 000 Flugbewegungen	9	7 %
Takeoff bei der Pistenschwelle und nicht auf der Höhe der Rollwege H oder D, namentlich für die lärmintensivsten Flugzeuge (oder sogar Pistenverlängerung)	8	7 %
Flugwege jenseits der A35 über den Hardt-Wald, um ein Überfliegen der Gemeinden Rixheim, Habsheim und Baldersheim zu vermeiden	6	5 %
PPBE nicht präzise und konkret genug	5	4 %
Erhöhung der Rückenwindtoleranz von derzeit 5 kt auf 7, 8 oder 10 kt	4	3 %
PPBE entspricht nicht Artikel R572-8 des frz. Umweltschutzgesetzes	3	3 %
Lärmmessungen mit mobiler Messstation in Hagenthal le Bas	3	3 %
Verlegung der Flugwege vorzugsweise über den Golfplatz (Hagenthal le Bas)	3	3 %
Unterschätzung der Zahl der lärmbelasteten Personen in Bartenheim, Blotzheim, Hégenheim und Hésingue	3	3 %
Verlagerung des Flugwegs beim RNAV-Abflugverfahren ab Piste 15 auf die andere Seite der Grenze zwischen Allschwil und Hegenheim	3	3 %
Antrag, wonach die neuen RNAV-Verfahren nicht zu einer stärkeren Belastung von schweizerischem Gebiet führen dürfen	3	3 %
Beibehaltung der Lärmbelastungskurven aus dem Jahr 2009	3	3 %
Vermehrte direkte Abflüge nach Süden (weniger Lärm als bei S-förmigem Abflugweg)	3	3 %
Verringerung der Anzahl Frachtflüge mit alten Flugzeugen	2	2 %
Entflechtung der Abflüge über den Wegpunkt ELBEG	2	2 %
Lärmabhängiges Gebührensystem	2	2 %
Jährliche Festlegung (und ggf. Anpassung) von Kriterien für die Beurteilung der Lärmbelastung	1	1 %
Verhinderung enger Kurven nach Abflug von Piste 33, um den Überflug von Blotzheim zu vermeiden	1	1 %
Ausbau der Piste 08-26 zur Entlastung der Hauptpiste	1	1 %
Weniger als 8 Starts pro Tag auf Piste 15	1	1 %
Berücksichtigung von Bourgfelden im Lärmschutzplan (plan de gêne sonore, PGS) im Hinblick auf Beiträge für Doppelverglasungen	1	1 %
Entlastung von Bartenheim durch neue Verfahren	1	1 %

6°) Im Rahmen der Konsultation eingereichte Petitionen

Drei Petitionen gingen per Post bei der Präfektur des Departements Haut-Rhin ein.

Eine Petition aus dem Quartier Bourgfelden mit 166 Unterschriften fordert:

- *die Einhaltung der im Lärmschutzplan (PGS) von 2015 und im Lärmbelastungsplan (PEB) von 2004 festgelegten Flugwege, deren mittlerer Verlauf der Rue des Carrières in Hégenheim folgt (wo nur ein Wohngebäude überflogen wird), und kein Überflug der Wohnquartiere von Bourgfelden wie heute;*
- *einen optimierten Steigflug der Flugzeuge auf grössere Höhe (über 2100 m) und obligatorischen Takeoff an der Pistenschwelle. Heute schwenken zwar einige Flugzeuge auf einer Flughöhe von mehr als 2100 m über Hésingue auf den Wegpunkt ELBEG ein; aber die Mehrheit der Flugzeuge fliegen auf einer Höhe von weniger als 1500 m bis zur Schweizer Grenze, bevor sie die Kurve einleiten;*
- *Nachruhe von 23.00 bis 6.00 Uhr wie am Flughafen Zürich, Verlängerung der Ruhezeit bis 7.00 Uhr an Sonn- und Feiertagen.*

Eine erste Petition der «association pour la défense du cadre de vie de Bartenheim» (Vereinigung für die Verteidigung des Lebensraums von Bartenheim) trägt den Titel «couvre-feu de l’Euroairport entre 23h00 et 6h00» (Nachtflugverbot auf dem EuroAirport zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr) und wurde mit 438 Unterschriften eingereicht. Die Petition lautet:

- *Forderung eines Nachtflugverbots (keine geplanten Starts oder Landungen) zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr. Die Petition unterstützt den Antrag der gewählten Vertreter der Agglomeration Saint-Louis und des Trinationalen Eurodistricts Basel betreffend den Verzicht auf Flugzeugstarts zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr. Die Anwohnerinnen und Anwohner haben ein Recht auf einen ungestörten Schlaf (7 Std. für Erwachsene gemäss Empfehlung der WHO). Zudem finden nach 23.00 Uhr nur noch Starts von Frachtflugzeugen statt. Diese Starts können in den Tag verlegt werden.*

Die gleiche Vereinigung «association pour la défense du cadre de vie de Bartenheim» lancierte eine zweite Petition mit dem Titel «NON au survol de 60 avions supplémentaires au-dessus du centre de Bartenheim» (NEIN zum Überflug von 60 zusätzlichen Flugzeugen über das Ortszentrum von Bartenheim) und wurde mit 358 Unterschriften eingereicht. Sie hat folgenden Wortlaut (Übersetzung):

- *Es wird gefordert, den Flugweg ELBEG ab Piste 15 nicht zu ändern (Umweltverträglichkeitsprüfung des Luftverkehrs durch die DGAC vom Februar 2018). Es gibt keine triftigen Gründe für eine Änderung. Seit 18 Jahren verkehren die Flugzeuge zwischen Blotzheim und Bartenheim; weshalb will man sie nun über Bartenheim fliegen lassen und dadurch zusätzliche 2000 Einwohnerinnen und Einwohner belasten? Weiter wird eine gerechte Verteilung der Flugbewegungen zwischen Frankreich und der Schweiz gefordert, denn nur 3 % der Starts (6 Flugzeuge pro Tag) starten direkt nach Süden (BASUD).*

7°) Schlussfolgerung

Die zuständigen französischen Behörden und der Flughafen Basel-Mulhouse haben die Kommentare zur Kenntnis genommen und die Änderungen am Entwurf des PPBE vorgenommen, die aufgrund der Ergebnisse der öffentlichen Konsultation als notwendig erachtet wurden.

Mit diesen Änderungen bekräftigen die Parteien ihren Willen, die in die Umwelt abgegebenen Lärmemissionen zu begrenzen und die Lärmbelastung zu reduzieren. Dies gilt besonders für den nächtlichen Betrieb des Flughafens.

Die wichtigste Änderung besteht in der Durchführung einer Studie zum ausgewogenen Lärmschutzansatz im Sinne der Verordnung (EU) 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union. Diese Studie wird die sozioökonomischen Auswirkungen aller betrieblichen Änderungsvorschläge, die in ihr formuliert werden, beurteilen.