

Rückblick auf die Mitgliederversammlung 2022

Erstmals seit drei Jahren konnte der Schutzverband wieder eine reguläre Jahresversammlung zum gewohnten Zeitpunkt durchführen. Der Einladung folgten so viele Mitglieder wie seit etlichen Jahren nicht mehr.

Gerne hätte der Vorstand im Anschluss an die statutarischen Geschäfte eine Podiumsdiskussion zur Fluglärmsituation und zu neuen Lärminderungsmaßnahmen durchgeführt (siehe nachfolgende Artikel). Doch die angefragten Vertreter von BAZL und EuroAirport verzichteten wegen Terminkollisionen auf eine Teilnahme. So wurden diese Themen in einem Fachreferat behandelt.

Der Gemeinde Binningen sei an dieser Stelle herzlich für die Gastfreundschaft im attraktiven Kronenmattsaal und für den offerierten Apéro gedankt! Das gemütliche Zusammenstehen mit guter Verköstigung bot Gelegenheit für interessante Gespräche auf bilateraler Ebene – ein unschätzbar wichtiges Element in jeglichem Vereinswesen.

Lärnmachweis des EuroAirports 2019

Der EuroAirport ist per SIL-Objektblatt verpflichtet, für das Schweizer Territorium alle drei Jahre einen Lärnmachweis zu erbringen. Darin wird anhand der erfolgten Flugbewegungen in Anzahl, Routenführung und Flugzeugtypen berechnet, in welchem Gebiet die geltenden Lärmgrenzwerte überschritten werden.

Im März hat das BAZL den Lärnmachweis des EuroAirports für 2019 in Form eines eigenen Berichts mit Lärmteppich-Karten publiziert. Das Basisdokument, das Angaben zu den Ausgangsdaten enthält, lag nur in französischer Sprache vor – gemäss Auskunft des BAZL, weil es gar nicht zur Veröffentlichung vorgesehen war und nur versehentlich ins Internet gestellt wurde. Interessierten Kreisen wird also zugemutet, ohne jegliche Kenntnis der Datenbasis dem Bericht eines Bundesamtes Glauben zu schenken! In der Wissenschaft wäre ein solches Vorgehen undenkbar.

Das BAZL stellt in seinem Bericht fest, dass die Lärmberechnungen zum Flugverkehr 2019 erstmals Grenzwertüberschreitungen auf Schweizer Hoheitsgebiete in der ersten und zweiten Nachtstunde ausweisen. Die vom EuroAirport publizierten Lärmpegel seiner Messstation in Allschwil-Dorf dokumentieren dies schon seit mehreren Jahren. Nach Schweizer Recht sind jedoch nur die berechneten Werte massgeblich und nicht die real gemessenen.

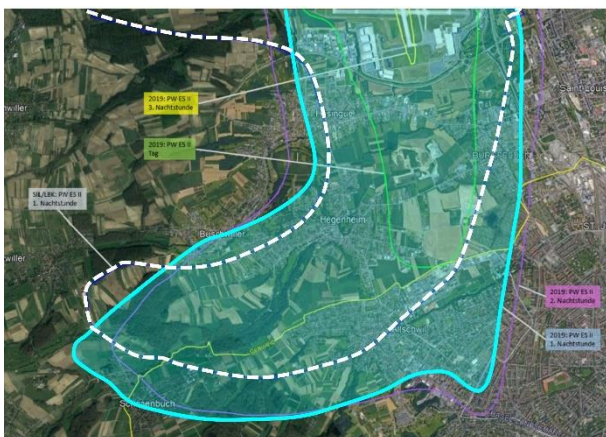
In der Schweiz gelten im Wohngebiet in der ersten und zweiten Nachtstunde folgende Lärmgrenzwerte, die sich auf einen Dauerschallpegel beziehen:		
	22-23 Uhr	23-24 Uhr
Planungswert PW (keine Einzonung neuer Wohngebiete oder nur mit Auflagen)	50 dB	47 dB
Immissionsgrenzwert IGW (Neubauten und Umbauten nur mit Lärmschutzmassnahmen)	55 dB	50 dB
Alarmwert AW (Lärmschutzmassnahmen auch an bestehenden Bauten)	65 dB	60 dB

Das BAZL zieht aus dem unerfreulichen Ergebnis den lapidaren Schluss, dass sein rechtlich verbindlicher Lärmbelastungskataster von 2009 – der auf einer Datenbasis bezüglich Flottenmix und Flugroutenführung von 2000/2001 beruht (Crossair-Zeiten!) – nicht mehr den realen Verhältnissen entspreche. Eine Aktualisierung des Lärmbelastungskatasters wird nicht in Aussicht gestellt; auf die Einhaltung des bestehenden wird nicht gepocht. Die extreme räumliche Ausweitung der Lärmteppiche insbesondere südlich des Flughafens wird im BAZL-Bericht nicht weiter kommentiert. Auch dass sich dieser Sachverhalt negativ auf die Bevölkerungszahl auswirkt, die einem erhöhten Gruppenrisiko ausgesetzt ist, findet keine Erwähnung. – Das Bundesamt hofft lediglich auf eine positive Wirkung von zwei weiteren Lärminderungsmaßnahmen, die der EuroAirport im Februar eingeführt hat (siehe weiter unten), die sich aber bereits jetzt als wirkungslos erweisen. Zudem soll der Lärmnachweis nun jährlich erbracht werden.

Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse des Lärmnachweises 2019 zusammengefasst.

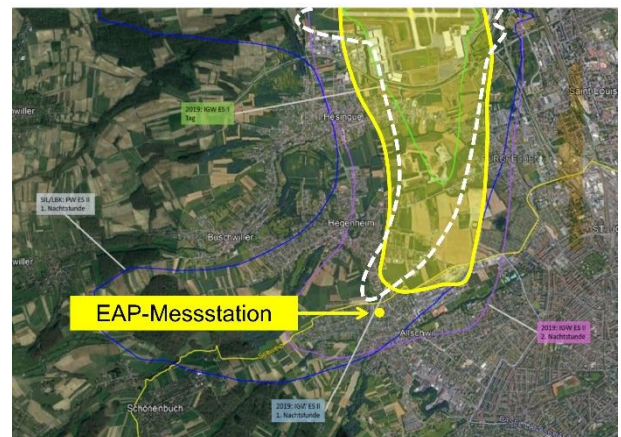
- Gestrichelte Linien: Konturen der Lärmteppiche aus dem BAZL-Lärmbelastungskataster 2009
- Eingefärbte Flächen: berechnete Lärmteppiche aus dem Lärmnachweis 2019
- Feine gelbe Linie Landesgrenze Schweiz-Frankreich

Planungswert 22-23 Uhr (50 dB)



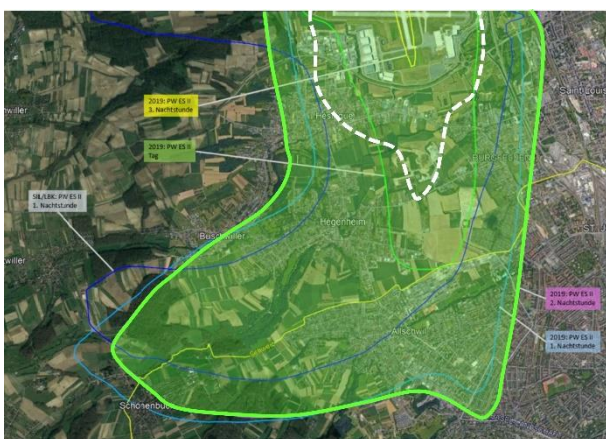
Der Lärmzipfel südlich von Allschwil Richtung Binningen rührt von Südlandungen her. Im Lärmbelastungskataster von 2009 wurden insgesamt 141 Südlandungen zu Nachtstunden angenommen. 2019 waren es deren 383.

Immissionsgrenzwert 22-23 Uhr (55 dB)



Zwar weist der Lärmpegel gemäss EAP-Messtation in Allschwil-Dorf (Lage: gelber Punkt) 2018 und 2019 Lärmpegel von >55 dB aus, doch der berechnete Lärmteppich im Lärmnachweis 2019 reicht nicht so weit nach Südwesten.

Planungswert 23-24 Uhr (47 dB)



Immissionsgrenzwert 23-24 Uhr (50 dB)



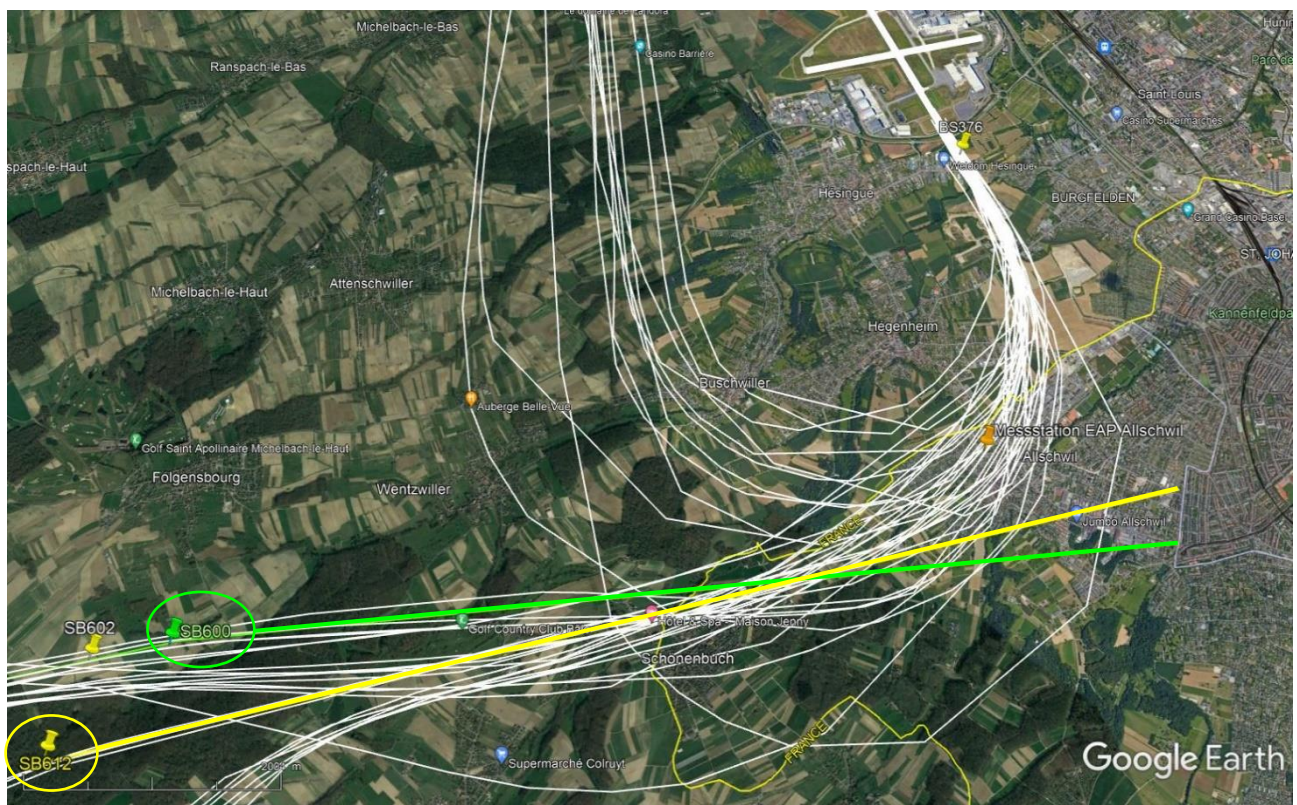
In der Verlängerung der Pistenachse erstrecken sich im Lärmnachweis 2019 beide Lärmteppiche (PW und IGW) um rund 3.3 km weiter nach Süden als im BAZL-Lärmbelastungskataster 2009.

Die enorme Ausweitung der Lärmteppiche ist mehreren Faktoren geschuldet:

- Die Flugzeugflotte am EuroAirport besteht aus deutlich grösseren, schwereren Flugzeugtypen als früher. Die zulässige Lärmintensität einer Maschine ist gewichtsabhängig geregelt.
- Seit Frühjahr 2014 werden viel mehr nächtliche Starts auf Piste 15 nach Süden abgewickelt als früher, um Kreuzverkehr mit den Landungen im nördlichen Raum zu vermeiden.
- Vor allem ab 2018 wurden manche Startprozeduren ab Piste 15 mit einer Rechtswende nach Westen weiter nach Süden verschoben.
- Viele Starts ab Piste 15 fliegen nicht der vorgegebenen Achse entlang Richtung Westen, sondern dringen tiefer in den Schweizer Luftraum ein als vorgesehen.

Zweifel am Lärmnachweis 2019 sind zumindest bezüglich Lärmteppich in der zweiten Nachtstunde angebracht. Die Berechnungen beruhen auf 418 Starts ab Piste 15 und 96 Südlandungen. Die kommunale Messtation Allschwil-Dorf, eine private in Allschwil/Strengigarten sowie unsere in Neuallschwil registrierten 2019 aber übereinstimmend 586 laute Lärmereignisse, die nur von Starts ausgelöst werden konnten. Womöglich beruht die Differenz (+40 %) auf Starts, die der ersten Nachtstunde angerechnet wurden (siehe 'heure bloc' weiter unten). Bezüglich Lärmimmission würde dies aber eine krasse Verfälschung des wahren Sachverhalts darstellen.

Noch grössere Zweifel ergeben sich aus dem Umstand, dass zur Lärmberechnung die idealen Flugrouten herangezogen wurden. Die Radarspuraufzeichnungen zeigen jedoch, dass die Startprozeduren vielfach südlich der Ideallinie abgewickelt werden.



Radarspuren von Starts ab Piste 15 vom 29.4. bis 5.5.2019, 22-24 Uhr

Für die Startprozeduren MOROK und TORPA galt 2019 SB600 als Wegpunkt, der auf einer Achse von 264° anzusteuern war (grüne Linie). Für die Prozeduren LUMEL und OLBN war es der Wegpunkt SB612 auf einer Achse von 256° (gelbe Linie).

Fazit: In Wirklichkeit dürften sich die Lärmteppiche noch weiter nach Süden auf Schweizer Territorium ausdehnen, als die Berechnungen für 2019 ergeben haben.

Nachtstarts nach 23 Uhr am EuroAirport

Im Februar trat ein Verbot in Kraft, Starts planmässig nach 23 Uhr anzusetzen. Nicht durch die Fluggesellschaft selbst verursachte Verspätungen dürfen jedoch weiterhin unbeschränkt abgebaut werden. Mit dieser Massnahme wollte der Flughafen den Startverkehr in der zweiten Nachtstunde gegenüber 2019 um 80 % reduzieren. Während seit August 2020 am EuroAirport als massgeblicher Zeitpunkt für Landungen 'heure piste' gilt (Zeitpunkt vom Aufsetzen auf der Piste), gilt für Starts nach wie vor 'heure bloc' (Zeitpunkt vom Verlassen des Standplatzes). Das heisst, Flugzeuge, die z.B. 22.59 Uhr losrollen und am nördlichen Pistenanfang auf die Starterlaubnis warten, während sich serienweise Maschinen im Landeanflug befinden, stellen nicht mal einen Verspätungsabbau dar.

Seit April 2022 zieht der Flugverkehr am EuroAirport wieder kräftig an, hat jedoch noch längst nicht das Niveau der Hochsaison-Monate erreicht. Und seither erfolgen fast jeden Abend Starts Richtung Süden und Norden auch nach 23 Uhr, mitunter bis nach 24 Uhr! Im April überschritt der Dauerschallpegel in Allschwil-Dorf (52.6 dB) in der zweiten Nachtstunde denn auch wieder den Immissionsgrenzwert (50 dB).

Nachtflugverbot lärmiger Flugzeuge am EuroAirport

Ebenfalls im Februar wurde für Nachtflugbewegungen die kumulierte Lärmreserve für Flugzeuge mit Baujahr vor 2006 von 10 auf 13 EPNdB erhöht. Diese Messgrösse beschreibt nach international geltenden Standards, um wie viele vom menschlichen Ohr effektiv wahrgenommene Dezibel eine Maschine die zulässigen Grenzwerte für ihren Typ unterschreitet. Hierfür werden an definierten Positionen beim Start seitlich zur Piste und nach der Pistenschwelle sowie beim Landen vor der Pistenschwelle die Lärmwerte der Maschine gemessen und ein individuelles Lärmzertifikat ausgestellt.

Kein Mensch nimmt summierte Lärmwerte von Starts und Landungen wahr, schon gar nicht kumulierte Unterschreitungen eines Grenzwerts. Was wir hören, ist die Dauer der Lärmbelästigung und der Spitzenwert, der bei +10 dB als zweifache Lautstärke wahrgenommen wird.

Diese "Verschärfung" hat bis dato keine einzige der grösstenteils 25- bis 35-jährigen Expressfracht-Maschinen, die regelmässig am EuroAirport verkehren, von Nachtflügen ausgeschlossen. Viele landen zwischen 05-06 Uhr, sind auf Starts zwischen 22.40-22.55 Uhr angesetzt und heben oft erst nach 23 Uhr ab.

Die Hoffnung des BAZL auf eine lärmindernde Wirkung dieser Massnahme verwundert umso mehr, als in der von der französischen Flugbehörde in Auftrag gegebenen Studie bereits dargelegt wurde, dass von einer solch geringen Erhöhung der kumulierten Lärmreserve kaum ein Flugzeug am EuroAirport betroffen und deshalb keine Lärmsenkung zu erwarten sei.

Was unternimmt der Schutzverband?

In allen drei hier vorgestellten Sachverhalten wird der Schutzverband die weitere Entwicklung intensiv verfolgen, Daten sammeln und auswerten, zu gegebener Zeit die zuständigen Behörden mit den Ergebnissen konfrontieren und zu konkretem Handeln auffordern. Hierfür müssen wir jedoch die flugintensiven Sommermonate abwarten, um die Faktenlage zu erhärten.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Vorstandes:
Katrin Joos Reimer