

Petition vom Schutzverband: Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!



Katrin Joos Reimer übergibt vor der Landeskanzlei in Liestal die Unterschriftenbögen an Landschreiberin Elisabeth Heer.

Der Schutzverband hat seine Petition am 13. Februar 2023 bei der Landeskanzlei Basel-Landschaft mit 4'407 Unterschriften eingereicht. **Allen, die zu diesem tollen Ergebnis beigetragen haben, sei herzlich gedankt!**

Anlass zur Petition war die Entwicklung im Flugbetrieb bis Ende September 2022: Das Verbot geplanter Starts nach 23 Uhr erwies sich als wirkungslos und die Südlandequote lag bei 14.8 %.

Forderungen der Petition: Handlungsanweisungen des Regierungsrats an die Baselbieter EAP-Verwaltungsratsdelegierten

1. Verschiebung aller Startrouten mit Abflugrichtung Süd (ausser Direktstarts Süd) über wenig besiedeltes Gebiet und konsequente Ahndung im Falle von Nichteinhaltung der vorgegebenen RNAV-Spur
2. Verpflichtung, ganztags alle Starts mit Abflugrichtung gegen Süden an der nördlichen Pistenschwelle anzutreten
3. Verbindliche Vorgabe einer Mindestflughöhe (über 1'000 m über Meer) nahe der Landesgrenze
4. Anzahlmässige Limitierung des Verspätungsabbaus bei Abflügen
5. Verspätungsabbau bei Abflügen bis maximal 23.30 Uhr
6. Erfassung des Startzeitpunkts ab Pistenschwelle anstatt ab Standplatz
7. Nachtflugverbot für lärmige Flugzeuge (Erhöhung der kumulativen Lärmarge auf mindestens 15 EPNdB)
8. Konsequente Einhaltung der Immissionsgrenzwerte auf Schweizer Hoheitsgebiet
9. Einhaltung der Vereinbarung zu Südlandungen (8 %), ev. durch Anhebung der Nordwindkomponente
10. Veröffentlichung der neuen Risikoanalyse im Laufe von 2023

Die online-Plattform www.openpetition.eu/fluglaerm war im Zeitraum November 2022 bis Ende Januar 2023 aktiv. Sie brachte 1'093 Unterschriften ein. 380 Personen (35 %) gaben zusätzlich auch einen Kommentar ab. 94 % der Unterzeichnenden nannten sich persönlich vom Fluglärm betroffen.

Die physische Unterschriftensammlung startete Ende November 2022 und erfolgte auf der Strasse vor allem im Januar 2023. Sie erbrachte 3'314 Unterschriften. Die Gemeinden Allschwil, Binningen,

Bottmingen, Reinach und Schönenbuch riefen die Bevölkerung in ihren amtlichen Mitteilungen dazu auf, sich an der Petition zu beteiligen. Auch der Gemeindeverbund Flugverkehr, dem diese Gemeinden angehören, bekannte sich in den beiden grossen Regionalzeitungen zu unserer Petition.

77 % aller Unterschriften kommen aus dem Kanton Baselland (Allschwil 30 %, Binningen 19 %, Bottmingen 19 %, Reinach 6 %, Schönenbuch 4 %), 18 % aus Basel-Stadt. Die restlichen 13 % Unterschriften stammen aus 125 Gemeinden vornehmlich im Baselbiet und in den angrenzenden Kantonen Solothurn und Aargau. Einige Unterzeichnende leben weiter entfernt, vermutlich von Verwandten und Bekannten hier wohnhafter Personen, die die Fluglärmsituation von ihren Besuchen her kennen.

In Allschwil, Binningen und Bottmingen haben 5-6 % der Bevölkerung die Petition unterzeichnet; in Schönenbuch sind es sogar über 11 %.

Die Petition wird nun in der landrätlichen Petitionskommission behandelt. Sie wird dem Landrat Bericht erstatten und – so hoffen wir doch – die Überweisung an den Regierungsrat empfehlen. Dieser muss aber ohnehin seine Delegierten anweisen, die zehn Forderungen im EAP-Verwaltungsrat konsequent zu vertreten. Katrin Joos Reimer reichte Ende November 2022 ein Handlungspostulat ein, das die gleichlautenden Forderungen enthält und überdies eine regelmässige Berichterstattung über die Umsetzung fordert. Das Postulat war auf die Sitzung vom 16. Februar 2023 traktandiert und wurde vom Landrat mit 50 Ja- und 24 Nein-Stimmen bei vier Enthaltungen überraschend deutlich an den Regierungsrat überwiesen, nachdem die Postulantin den Landrat auch über die eingereichte Petition informiert hatte.

Zwar war die Jahreszeit für die Unterschriftensammlung nicht ideal (Adventszeit, Feiertage, Urlaubszeit, wenig Südlandungen), doch umso mehr darf die Petition, gepaart mit dem Postulat, als grosser Erfolg bezeichnet werden! Der Schutzverband wird die weitere Entwicklung im Flugbetrieb intensiv verfolgen.

Wirkung des Verbots planmässiger Starts nach 23 Uhr

Vor Jahresfrist trat ein neuer französischer Erlass in Kraft, der laut Medienmitteilung des EuroAirports die Starts nach 23 Uhr gegenüber 2019 um 80 % und den Dauerschallpegel südlich des Flughafens um 11 dB und nördlich davon um 6 dB hätte reduzieren sollen. Der Erlass untersagt planmässige Starts nach 23 Uhr, erlaubt aber weiterhin einen zeitlich unbeschränkten Verspätungsabbau (damit die Flugzeuge zu ihren Heimathäfen zurückkehren können). Hinzu kommt, dass in Frankreich – nicht wie anderswo – das Losfahren auf der Piste als Startzeitpunkt gilt, sondern das Verlassen des Standplatzes. Wie lange es dauert, bis das Flugzeug ans Pistenende gerollt ist und die finale Starterlaubnis erhält, spielt keine Rolle.

Der EAP weist in seinem Webreporting folgende Zahlen für die zweite Nachtstunde aus:

	<u>2019</u>	<u>2022</u>
<i>Starts ab Piste 15 Richtung Süden:</i>	414	230
<u>Starts ab Piste 33 Richtung Norden:</u>	<u>778</u>	<u>170</u>
Total Starts:	1'192	400

So betrachtet hat der EAP die Starts nach 23 Uhr um 66 % reduziert. **ABER:**

Der EAP führt im Webreporting auch die von seinen Lärmmessstationen registrierten und vom Personal seiner Umweltabteilung verifizierten Fluglärmereignisse auf. Für die Messstation beim Friedhof in Allschwil gibt er für die zweite Nachtstunde folgende Zahlen an:

	<u>2019</u>	<u>2022</u>
Allschwil-Dorf:		
<i>registrierte Überflüge mit ≥ 65 dB:</i>	573	630

Hierbei muss es sich um Starts handeln, denn Südlandungen erreichen im Allschwiler Dorfkern keine Schalldruckpegel ≥ 65 dB(A). Aus der Gegenüberstellung dieser Zahlen ist folgendes zu schliessen: 2022 haben die Lärmereignisse durch Starts in Allschwil gegenüber 2019 in der zweiten Nachtstunde um 10 % zugenommen! 230 Maschinen haben ihren Standplatz erst nach 23 Uhr verlassen. 400 Lärmereignisse stammen folglich von Flugzeugen, die zwar ihren Standplatz vor 23 Uhr verlassen haben, effektiv aber erst nachher gestartet sind. Ein grosser Teil hiervon überfliegt Allschwil in der ersten Viertelstunde nach 23 Uhr. Doch für den Störeffekt und vor allem für den Dauerschallpegel spielt dies keine Rolle. So verwundert denn auch nicht, dass 2022 der Immissionsgrenzwert in der zweiten Nachtstunde (50 dB) wieder deutlich überschritten wurde. Der EAP weist hierzu folgende Werte aus:

Allschwil-Dorf:	<u>2019</u>	<u>2022</u>
Dauerschallpegel 23-24 Uhr (Leq23):	52.8 dB	53.3 dB

Ganz anders gestaltet sich die Lärmentwicklung in der zweiten Nachtstunde im Norden des Flughafens bei der Messstation Bartenheim. Die Messstation steht auf der östlichen Seite im Dorf, 910 m westlich der Pistenachse und 1'760 m nördlich vom Pistenende und wird im Gegensatz zur Messstation in Allschwil nicht direkt überflogen. Hier beinhalten die registrierten Ereignisse Starts und Landungen. Der EAP gibt im Webreporting folgende Zahlen an:

Bartenheim:	<u>2019</u>	<u>2022</u>
Flugbewegungen im Norden 23-24 Uhr:	1'869	1'301
registrierte Überflüge mit ≥ 65 dB:	871	482
⇒ Anteil erkannt:	47 %	37 %
Dauerschallpegel 23-24 Uhr (Leq23):	53.3 dB	50.5 dB

Eine Verdoppelung bzw. eine Halbierung der Flugbewegungen führt zu einer Änderung im Dauerschallpegel (Leq-Werte) von $\pm 3-4$ dB. Das passt, haben sich doch die von der Messstation registrierten Fluglärmereignisse in Bartenheim von 2019 auf 2022 beinahe halbiert.

Fazit: Das Verbot planmässiger Starts nach 23 Uhr bringt dem dicht besiedelten Gebiet südlich des Flughafens keinerlei Lärminderung, wohl aber dem dünn besiedelten Norden.

Wirkung der verschärften Anforderung an das Lärmzertifikat der Flugzeuge

Im gleichen Erlass wurde für Nachtflugbewegungen am EAP die Minimalanforderung an das flugzeugspezifische Lärmzertifikat der Maschinen etwas angehoben. Darin wird ausgewiesen, um wie viele Dezibel an drei definierten Messstellen (beim Start neben und nach der Piste und beim Landen vor der Piste) das Flugzeug die vom Startgewicht abhängigen Maximallärmwerte unterschreitet. Nach diesen Margen wird das Flugzeug einer Lärmklasse zugeteilt, welche für die Höhe der Lärm- und der Landegebühr massgebend ist.

Hierzu hat die Internationale Organisation der Flughäfen (ACI) Empfehlungen herausgegeben, die aber für die nationalen Luftfahrtbehörden nicht verbindlich sind. Wie bei der Definition des Startzeitpunkts geht Frankreich auch hier eigene Wege: Die seit 2022 gültige Neueinteilung der Akustikgruppen weicht erheblich von den ACI-Lärmklassen ab und basiert einzig auf der Summe aller drei Margenunterschreitungen und lässt die Einzelwerte unberücksichtigt. Das ist aus zwei Gründen stossend: Die einzelnen Lärmargen können vor allem bei älteren Flugzeugen massiv differieren. Für die betroffene Bevölkerung ist aber nur das einzelne Lärmereignis entscheidend, nicht der aufsummierte Wert von drei verschiedenen Messorten.

Im Effekt werden besonders lärmige Maschinen einer besseren Lärmklasse zugeteilt als nach der ACI-Klassifizierung. So bezahlen sie geringere Lärm- und Landegebühren und sind weniger von lärm-basierten Nachtflugverböten betroffen.

Zudem gilt die erhöhte Minimalanforderung an das Lärmzertifikat ausschliesslich für Flugzeuge, die zwischen 1977 und 2005 zertifiziert wurden. Danach rezertifizierte Maschinen sind davon nicht betroffen, auch wenn ihre Lärm-margen durch Konstruktionsänderungen kaum verbessert wurden.

Während sich der EAP betreffend Wirkungslosigkeit des Verbots geplanter Starts nach 23 Uhr über-rascht gibt – wie 2019 über die Lärmauswirkungen der neuen satelliten-gestützten und nach Süden verschobenen Startprozeduren in Allschwil – muss ihm die Wirkungslosigkeit der Lärm-margen-Verschärfung vorweg sehr wohl bewusst gewesen sein. In der vom Flughafen in Auftrag gegebenen Studie zum ausgewogenen Ansatz zwischen Wirtschaftlichkeit und lärm-basierten Nachtflugrestriktionen ist festgehalten, dass die Margenerhöhung von 10 auf 13 dB kaum ein am EAP stationiertes Flugzeug betreffe und deshalb die Massnahme keine lärm-mindernde Wirkung entfalte.

Und schliesslich gilt noch festzuhalten, dass der Flughafen auch mit dem neuen Gebührenreglement über die lärmindexierte Landegebühr von lärmintensiven Maschinen mehr Einnahmen generiert als von leiseren. – Ein Schelm, wer da an einen Interessenkonflikt denkt.

ILS33-Jahresquote 2022

Noch nie erfolgten prozentual so viele Südlandungen wie 2022: Die Jahresquote erreichte 11.48 % (vertragliche Limite 8 %) – aber nur, weil im November und Dezember fast keine ILS33-Landungen mehr praktiziert wurden, trotz anhaltender Nordwindlagen bis 9 kn an elf Tagen. Per Ende Oktober lag die Jahresquote nämlich noch bei 13.3 %. Das ist nicht nur der Klimaveränderung geschuldet, sondern auch dem Fakt, dass der Regimewechsel auf Südlandungen meist sehr rasch erfolgt, die Rückkehr auf Nordlandungen vielfach aber erst mit längerer Verzögerung, vor allem abends und am Wochenende.

In der Risikoanalyse von 2001 heisst es: *"Dieses Anflugverfahren (ILS33) sollte nur als Ergänzung zu Anflügen aus Norden bei zwingenden meteorologischen Gegebenheiten Anwendung finden und nicht zu vermehrten Überflügen der südlich des Flughafens gelegenen Gebiete führen. Unter dieser Voraussetzung ist eine derartige Einrichtung als wertvoller Beitrag zur Verkehrssicherheit bei ungünstigen Witterungsbedingungen einzustufen."* An anderer Stelle wird für die sechs verkehrsreichsten Monate Mai bis Oktober die Südlandequote auf max. 7.7 % beziffert.

Im Umkehrschluss zur Formulierung in der Risikoanalyse lässt sich folgern, dass die ILS33-Südlandungen keinen wertvollen Beitrag zur Verkehrssicherheit beitragen, wenn die genannte Quote nicht eingehalten wird. – In den 15 ILS33-Betriebsjahren wurde sie elfmal überschritten mit Spitzenwerten von 13.8 % (2018) und 13.1 % (2022). Hinzu kommt, dass der Sinkflug nicht dem Standardwinkel von 3° folgt, sondern wegen der Jurahöhen 3.5° beträgt.

Die zur Quotenverbesserung erfolgten Nordlandungen bei Nordwind Ende letzten Jahres lassen nur zwei Interpretationen zu: Entweder wurden sie trotz höherem Sicherheitsrisiko durchgeführt oder aber die Flugsicherheit ist auch bei Rückenwindkomponenten über 5 kn noch uneingeschränkt gewährleistet. Letzteres scheint wahrscheinlicher, weil die Konstruktion der Flugzeugtypen schon lange auf 10-15 kn Rückenwind ausgelegt und getestet ist.