

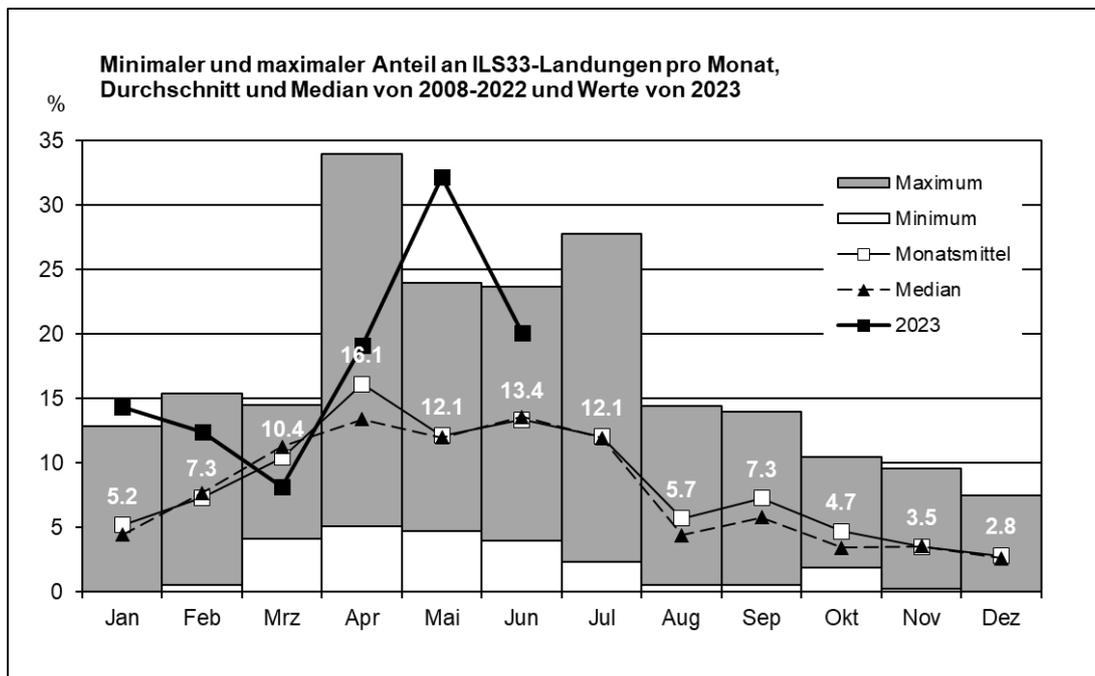
Petition 'Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!' im Landrat

Am 22.6.2023 hat der Landrat BL über unsere im Februar eingereichte Petition 'Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!' debattiert. Die vorbehandelnde Petitionskommission des Rats beantragte Kenntnisnahme und Abschreibung – trotz mehr als 4'400 Unterschriften und der unbestritten als misslich anerkannten Faktenlage. Begründet hat die Kommission ihre Haltung mit dem Umstand, es sei ja bereits das Handlungspostulat von K. Joos Reimer mit gleichlautendem Inhalt an den Regierungsrat überwiesen worden, weshalb das Nachschieben einer Petition als verbindliches Postulat unnötig sei.

Es folgte eine längere Debatte vornehmlich über den Sinn von "doppelt gemoppelten Vorstössen". Während die Grünen, EVP, GLP und SP geschlossen für eine Überweisung der Petition an den Regierungsrat votierten, auch aus Respekt vor den Unterzeichnenden, war die Haltung der anderen politischen Lager (FDP, SVP und Die Mitte) durchmischt und vornehmlich von der geografischen Herkunft der Landrät*innen, sprich Betroffenheit ihrer Wählerschaft geprägt.

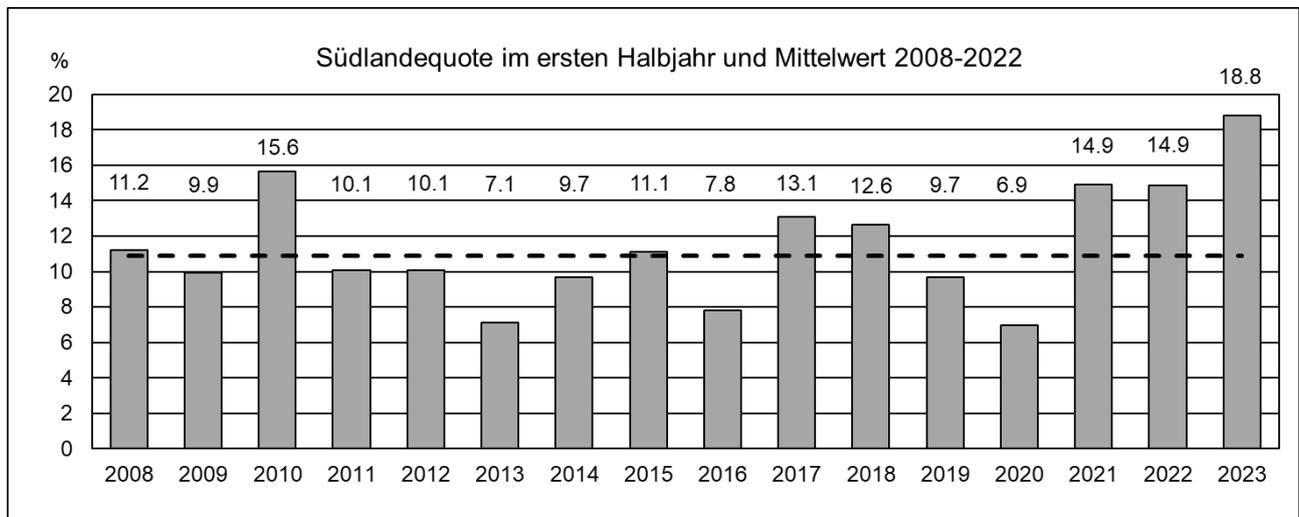
Bei sieben Abwesenden und zwei Enthaltungen wurde die Petition schliesslich mit 56 gegen 25 Stimmen als Postulat an den Regierungsrat überwiesen. Ungewiss ist, wann sich der Regierungsrat des Postulats annimmt.

Halbjahresstatistik 2023 zu den Südlandungen



Die Zahlenangaben geben den monatlichen Durchschnitt (arithmetisches Mittel) wieder. Der Median (geometrischer Mittelwert) entspricht dem in der Mitte gelegenen Wert einer nach Grösse geordneten Zahlenreihe. Je näher der Durchschnitt und der Median zusammenliegen, desto gleichmässiger verteilen sich die Einzelwerte zwischen dem Minimum und dem Maximum.

Südlandungen (ILS33) fallen im langjährigen Durchschnitt am meisten in den vier Monaten April-Juli an, was sich auch in der Halbjahresstatistik widerspiegelt. Im Zeitraum 2008-2022 lag der Mittelwert für Januar-Juni bei 10.9 %. 2023 erreichte die Südlandequote gar 18.8 %! Auch im Juli erfolgten überdurchschnittlich viele Südlandungen (ebenfalls 18.8 %).



Es steht ausser Zweifel, dass der EAP die Rate bis zum Jahresende nicht mehr unter die vereinbarte ultimative Limite von maximal 10 % wird drücken können. Die Flugbetriebsverantwortlichen scheinen sich auch nicht ernsthaft darum zu bemühen, die Quote zu senken. Beispiele:

(Dokumentation der Beispiele als Anhang zum Newsletter auf www.schutzverband.ch)

1.6.2023: Um 14 Uhr wurde der Flugbetrieb auf Südlandungen umgestellt; der Nordwind frischte aber erst um 17.30 Uhr auf über 5 kn auf. Davor wurden 16 Südlandungen praktiziert und danach ein Südstart direkt zwischen den korrekten Südlandungen, angeblich auf Wunsch des Piloten.

15.7.2023: Nachdem um 23.02 Uhr eine Maschine von Norden her gelandet war, landete eine weitere von easyJet um 23.07 Uhr direkt von Süden her – ohne jeglichen Nordwind. Hatte es der Pilot eilig, nach Hause zu kommen?

15.8.2023: Ab 20 Uhr sackte der Nordwind auf unter 5 kn zusammen. Trotzdem wurden bis 22 Uhr weitere 14 Südlandungen durchgeführt.

30.8.2023: Nach sieben Starts Richtung Süden nach 23 Uhr und einer Landung um 23.18 Uhr von Norden wurde um 23.30 Uhr für vier Landungen auf ILS33 umgestellt – bei einer Nordwindkomponente gemäss Windmessstation am EAP von 5.8-6.4 kn. Heutige Maschinen sind auf 10-15 kn Rückenwind ausgelegt.

14.9.2023: Zwischen 14.30-18.50 Uhr erfolgten 29 Südlandungen. Nordwind über 5 kn herrschte aber nur zwischen 15.00-17.00 Uhr, womit nur 12 Südlandungen gerechtfertigt waren.

Die Erklärungen seitens EAP lauten hierzu:

a) *Die verwendeten Winddaten sind nicht jene von der Windmessstation auf dem Flughafengelände, die auf www.windfinder.com veröffentlicht werden, sondern stammen von MétéoFrance.*

Diese Daten sind der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Es fragt sich also, woher MétéoFrance ihre Datenbasis für ihre Prognosen bezieht, wenn nicht von der Messstation direkt neben der Rollbahn.

b) *Die Umstellung auf Südlandungen erfolgt nach Prognose und nicht nach den Ist-Werten, da die Räumung des Luftraums im Süden rund eine halbe Stunde Vorlauf benötigt.*

Wenn dem so ist, ist die Prognosegenauigkeit von MétéoFrance zu hinterfragen, umso mehr, als vor allem zu starke Nordwindkomponenten vorhergesagt werden. Es scheint, dass die Rückkehr zum

Normalbetrieb (Nordlandungen) häufig weder auf Vorhersagen, noch auf Ist-Werten basiert, wenn sie zeitlich erst mit grosser Verzögerung erfolgt.

c) *Die Angaben der EAP-Windmessstation sind halbstündige Durchschnittswerte, die keine Böenspitzen ausweisen.*

Die EAP-Windmessstation weist – im Gegensatz zu Messstationen andernorts – nur sehr selten Böenspitzen aus, was den Rückschluss zulässt, dass der Standort wenig böenanfällig ist.

d) *Die letzte Entscheidung trifft nicht der Tower, sondern der Pilot, z.B. wenn er nach Süden starten will, während von Süden her gelandet wird.*

Es ist wenig glaubhaft, dass sich die europäischen Flughäfen an die Verordnung der Europäischen Luftfahrtbehörde (maximal 5 kn Rückenwind) halten müssen, nicht aber der einzelne Pilot. Eine Ausnahmegewilligung für eine abweichende Lande- oder Startprozedur setzt einen triftigen Grund voraus (z.B. eine Notsituation). Die den Piloten zugestandene Wahlfreiheit bei den Start- und Landeprozeduren am EAP dürfte in Frankreich und der Schweiz einzigartig sein.

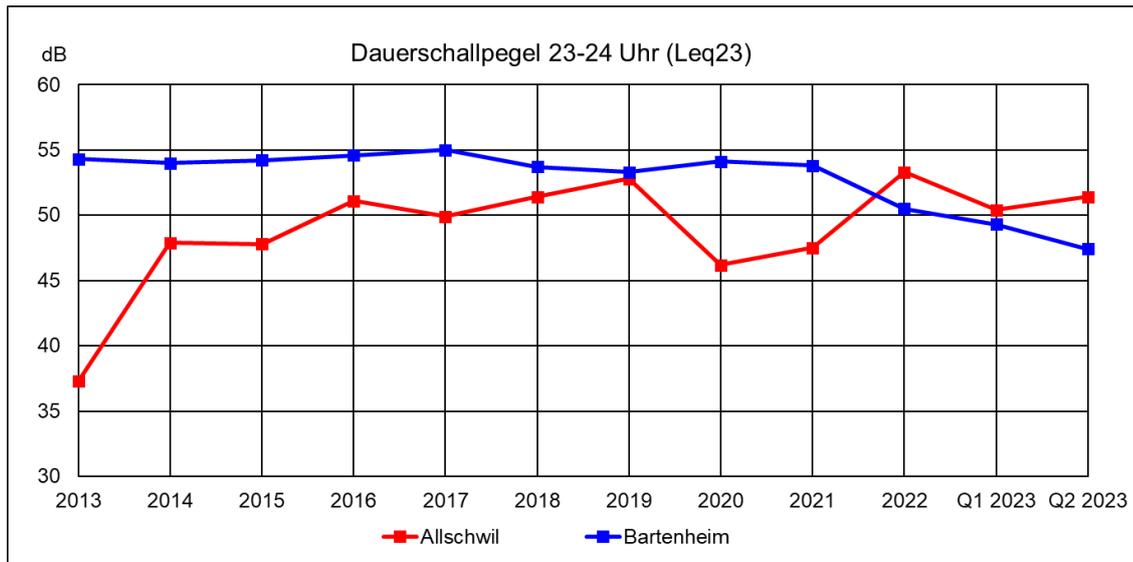
Halbjahresstatistik 2023 zu Starts nach 23 Uhr

Nachdem wir am Treffen der Tripartiten Umweltkommission im letzten Oktober die grosse Diskrepanz zwischen den vom EAP ausgewiesenen und den tatsächlich erfolgten Starts nach 23 Uhr vor Augen führten, gelobte der Flughafen Besserung. Die Diskrepanz beruht vornehmlich darauf, dass in Frankreich das Verlassen des Standplatzes als Startzeitpunkt gilt, nicht das Abheben auf der Piste. Letzteres sei schwierig zu erfassen, hiess es an einer Folgesitzung. Im Tagesabflugplan führt der EAP nebst der geplanten Startzeit aber auch den Zeitpunkt an, wann eine Maschine zum Anlauf auf der Piste angesetzt hat.

Im Vergleich zum Vorjahr weist der EAP fürs erste Halbjahr 2023 einen Rückgang der Starts von 23-06 Uhr um 58 % aus. Pikant: Während nach Norden 76 % weniger Starts erfolgten, waren es Richtung Süden nur 29 % weniger. Die Lärmmessstation, die der EAP bei Héringue betreibt, steht weit ausserhalb der Ortschaft exakt in der Pistenachse. Sie registriert alle Starts Richtung Süden und alle Südlandungen. Anhand der vom EAP ausgewiesenen Zahlen zu Südlandungen von 23-06 Uhr lässt sich eruieren, wie viele Starts Richtung Süden erfolgten: Demnach wurden im ersten Halbjahr 2023 297 Lärmereignisse durch Starts verursacht, 33 % mehr als im Vergleichszeitraum 2022! Davon weist der EAP jedoch nur 20 % als Südstarts nach 23 Uhr aus, die folglich auch als Verspätungen gelten. Die restlichen 80 % der startenden Maschinen haben anscheinend ihren Standplatz kurz vor 23 Uhr verlassen. Dafür spricht auch, dass sich die Starts ungefähr im gleichen Verhältnis in der ersten Viertelstunde nach 23 Uhr konzentrieren.

Aber: Nach Schweizer Recht wird der nächtliche Dauerschallpegel stundenweise bemessen, unabhängig davon, wie sich die einzelnen Lärmereignisse in dieser Stunde verteilen.

Vom EAP ausgewiesene Starts von 23-06 Uhr im ersten Halbjahr	2022	2023	
Total	213	90	-58 %
ab Piste 33 nach Norden	131	32	-76 %
ab Piste 15 nach Süden	82	58	-29 %
Fluglärmereignisse EAP-Messstation Héringue von 23-06 Uhr im ersten Halbjahr	2022	2023	
Total	295	385	
Südlandungen (ILS33)	72	88	
→ Starts ab Piste 15 nach Süden	223	297	+33 %



Erläuterungen zur Lärmentwicklung in der zweiten Nachtstunde (23-24 Uhr):

Bis März 2014 wurden nächtliche Starts zum grössten Teil nach Norden abgewickelt. Ab dem zweiten Quartal 2014 erfolgten sie zunehmend nach Süden, um den Kreuzbetrieb auf der Piste abzubauen. Im August 2014 wurde die erste RNAV-Startprozedur eingeführt; in den Folgejahren wurden weitere konventionelle durch satellitengesteuerte Startprozeduren ersetzt. Dass damit eine Verschiebung der Routenführung nach Süden vollzogen wurde, was der Schutzverband von Beginn an beanstandete, gestand der EAP erst 2019 ein und nahm geringfügige Korrekturen vor. 2020-2021 brach der Passagierflugverkehr pandemie-bedingt massiv ein, ab April 2022 zog er wieder deutlich an.

Trotz des Verbots geplanter Starts nach 23 Uhr ab Februar 2022 erlangte der Dauerschallpegel in der zweiten Nachtstunde in Allschwil-Dorf letztes Jahr einen Höchstwert. Generell steigert sich der Flugverkehr am EAP vom ersten zum dritten Quartal des Jahres und nimmt im vierten wieder ab. 2023 wurde der Immissionsgrenzwert (50 dB) in Allschwil-Dorf aber bereits im ersten Quartal 2023 wieder überschritten. – Im Norden hingegen nimmt der Dauerschallpegel in der zweiten Stunde seit 2021 deutlich ab.

Im Gegensatz zum dünn besiedelten Gebiet nördlich des Flughafens ist von einer Besserung der nächtlichen Lärmsituation im Süden kaum etwas zu verspüren, von Verantwortungsbewusstsein der EAP-Betriebsverantwortlichen gegenüber Zigtausenden lärmbelasteten Anrainer*innen auch nicht. Beispiel:

31.7.2023: Um 01.52 Uhr (Nachtsperrezeit) erfolgte ein Start Richtung Süden. Nach Auskunft des Flughafens handelte es sich um eine Maschine, die wegen eines medizinischen Notfalls an Bord ungeplant nach Mitternacht am EAP zwischenlanden musste. Die Freigabe des Südstarts erfolgte angeblich auf Wunsch des Piloten – obwohl die Zieldestination London war!

Auch tagsüber zeigen die EAP-Betriebsverantwortlichen im Tower wenig Sensibilität gegenüber den lärmgeplagten Bevölkerungsmassen: Beispiel:

Am Nachmittag des 19.9.2023 erfolgte wieder eine ganze Serie von Südlandungen ohne Nordwind, darunter eine Antonov 12 (spätmöglichstes Baujahr: 1972), die in Binningen mit 82 dB(A) und in Neuallschwil mit 88 dB(A) anschlug. Am Morgen des Folgetags startete diese Maschine mit Ziel Warschau nach Süden, obwohl die nächste Landung erst 19 min später reinkam, der Luftraum also frei gewesen wäre für einen Start nach Norden über dünn besiedeltes Gebiet. Die Überflughöhe bei der EAP-Messstation in Neuallschwil betrug gerade mal 390 m, die Lärmspitze über 90 dB(A). Die 270°-Schleife vollzog die AN12 weiträumig entlang Bottmingen, Oberwil und Biel-Benken. 8 min nach der AN12 startete hingegen eine andere, wesentlich leisere Maschine nordwärts.