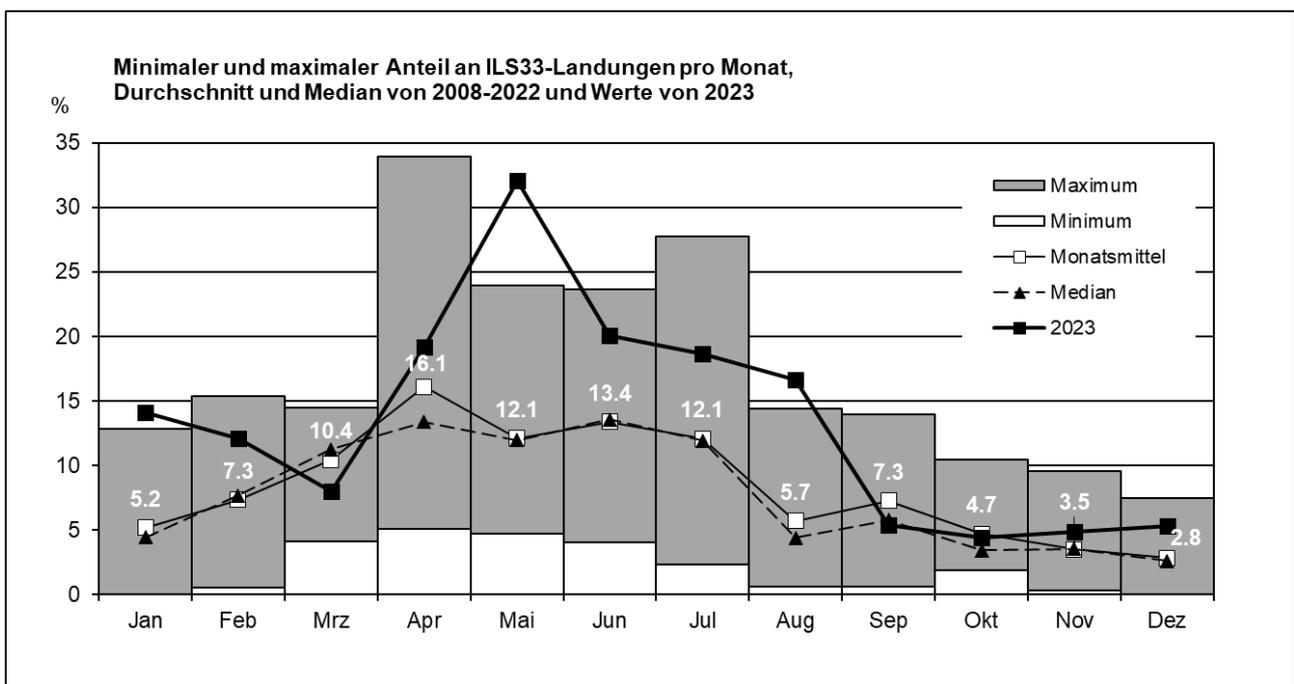


Vorbemerkung: Ende Februar 2024 ist das Webreporting des EuroAirports zu lokalen Lärmesswerten, Pistenbenützungsquoten und Startprozeduren immer noch auf dem Stand von November 2023, weshalb hierzu noch keine Jahresübersicht erstellt werden kann. Einzig die Statistik zu den Südlandungen liegt für das ganze Jahr 2023 vor. Auch die neue Tarifordnung mit einer Verteuerung der Lärmgebühr für Nachtflugbewegungen lässt sich noch nicht kommentieren, da die hierzu erbetenen Auskünfte noch ausstehen. Das Anrainertreffen im Februar, worin unter anderem die Tarifierung hätte erörtert werden sollen, wurde vom EuroAirport kurzfristig abgesagt. Zwei Ersatztermine sind erst für Mitte April oder Mai vorgesehen.

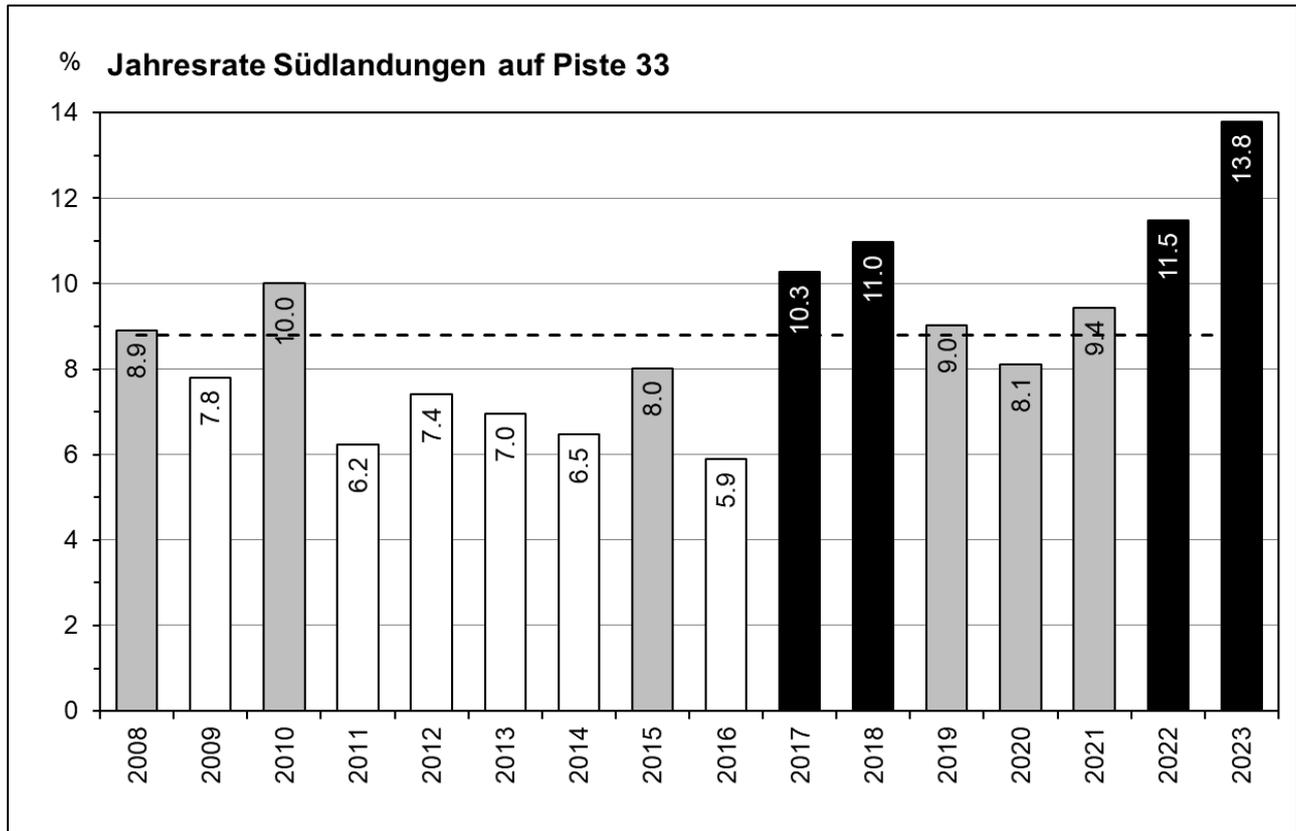
Südlandestatistik 2023

2023 war bezüglich Südlandungen das intensivste Jahr in der Geschichte des EuroAirports. Die Jahresquote erreichte mit 4'861 Südlandungen 13.8 %. Überdurchschnittlich viele ILS33-Landungen erfolgten in den Monaten Januar, Februar, April bis September und Dezember.



Der Median entspricht dem in der Mitte gelegenen Wert einer nach Grösse geordneten Zahlenreihe. Je näher Durchschnitt und Median zusammenliegen, desto gleichmässiger verteilen sich die Einzelwerte zwischen Minimum und Maximum. Die Zahlenangaben geben die monatlichen Mittelwerte über den Zeitraum 2008-2022 wieder.

Das binationale Abkommen von 2006 sieht eine Begrenzung auf 8 % vor; bei mehr als 10 % müssten Massnahmen geprüft werden. In den 16 Jahren seit Einführung der radar-geleiteten ILS33-Prozedur wurde die 8%-Limite sechsmal und die 10%-Limite viermal überschritten. Das heisst, nur in sechs Jahren wurde das Abkommen eingehalten.



Die gestrichelte Linie gibt den 16-jährigen Mittelwert der Südlandungen wieder (8.8 %).

Die Risikoanalyse von 2001 – die von Schweizer Seite 2016 initialisierte Aktualisierung ist ja bis heute nicht veröffentlicht – hielt fest, dass die Einführung der ILS33-Landungen einen Beitrag zur Flugsicherheit leisten könnten, **wenn** damit keine Zunahme der Südlandungen erfolge. Die Aussage bezog sich auf eine Südlandequote von maximal 7.7 % bzw. 2'544 Südlandungen während der sechs verkehrsreichsten Monate Mai bis Oktober. Seit Einführung der ILS33-Landungen Ende 2007 wurde die prozentuale Begrenzung nur in vier Jahren eingehalten. Im 16-jährigen Durchschnitt lag diese Quote bei 9.6 %, also um rund ein Viertel höher als in der Risikoanalyse vorgesehen. Letztes Jahr erreichte sie mit 3'270 Südlandungen den bisherigen Spitzenwert von 16.1 %.

Massnahmen? Fehlanzeige! Anzunehmen ist vielmehr, dass das Abkommen der Südlandestrategie der französischen Luftfahrtbehörde DGAC angepasst wird, die sich letztes Jahr darin auszeichnete, auf Prognose hin voreilig auf ILS33-Landungen umzustellen, aber erst mit anhaltender Verzögerung zu Nordlandungen zurückzukehren (siehe Newsletter vom September 2023). Darauf lässt denn auch der neue Lärmvorsorgeplan schliessen, der im Langzeitszenario von 10 % Südlandungen ausgeht (siehe weiter unten).

In der Schweiz sind rund 75'000 Einwohner*innen von einer ILS33-Überflughöhe unter 2000 m über Meer betroffen – weit mehr als in jeder anderen Landeprozedur am EuroAirport. Und keine andere Landeprozedur führt im Endanflug über eine so lange Strecke dicht überbautes Siedlungsgebiet.

Lärmnachweis 2022

Ende Januar veröffentlichte das BAZL analog zum Lärmnachweis 2019 jenen für 2022. Auf Basis des effektiven Flugbetriebs (Bewegungszahlen, Flugzeugtypen und Start-/Landeprozeduren) wird darin der räumliche Lärmteppich für die erste und zweite Nachtstunde **berechnet**. Geografisch dargestellt sind die Zonen, wo der Planungs- und der Immissionsgrenzwert überschritten wird.

Gesetzliche Grenzwerte Wohnzone ES II

	1. Nachtstunde 22-23 Uhr	2. Nachtstunde 23-24 Uhr
Planungswert *	50.0 dB	47.0 dB
Immissionsgrenzwert *	55.0 dB	50.0 dB
Ausgewiesene Dauerschallpegel Allschwil-Dorf		
2019	55.9 dB	52.8 dB
2022	54.6 dB	53.3 dB

* *Neue Wohnbauzonen dürfen nur ausgeschieden und noch unerschlossene Grundstücke überbaut werden, wo die Planungswerte durch bauliche Massnahmen eingehalten werden können. Sind Immissionsgrenzwerte überschritten, dürfen Neubauten auf bereits überbautem Areal und wesentliche Änderungen an bestehenden Wohnbauten nur bewilligt werden, wenn der Lärmgrenzwert in Innenräumen durch bauliche Massnahmen eingehalten werden kann. In flughafennahen Gebieten muss gegebenenfalls eine automatische Fensterverriegelung installiert werden, die ein Fenster um 22 Uhr schliesst und um 24 Uhr wieder öffnet.*

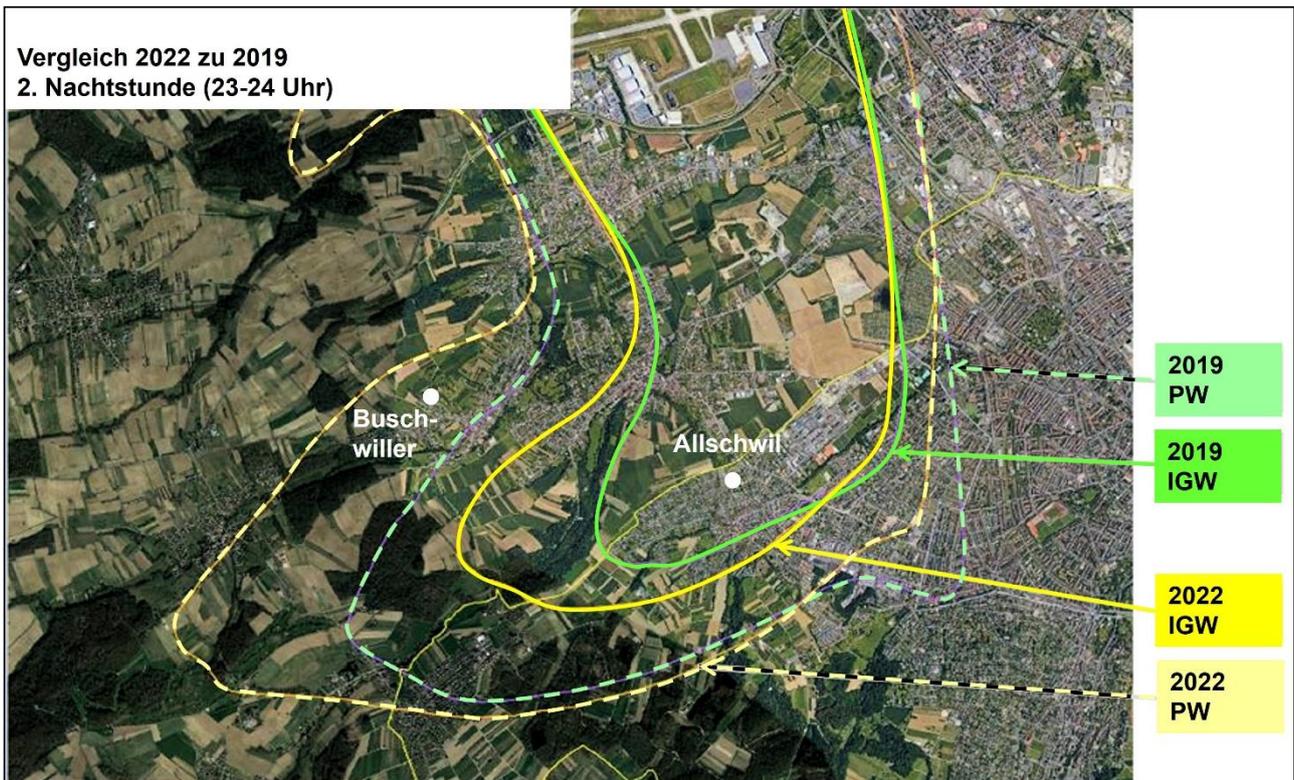
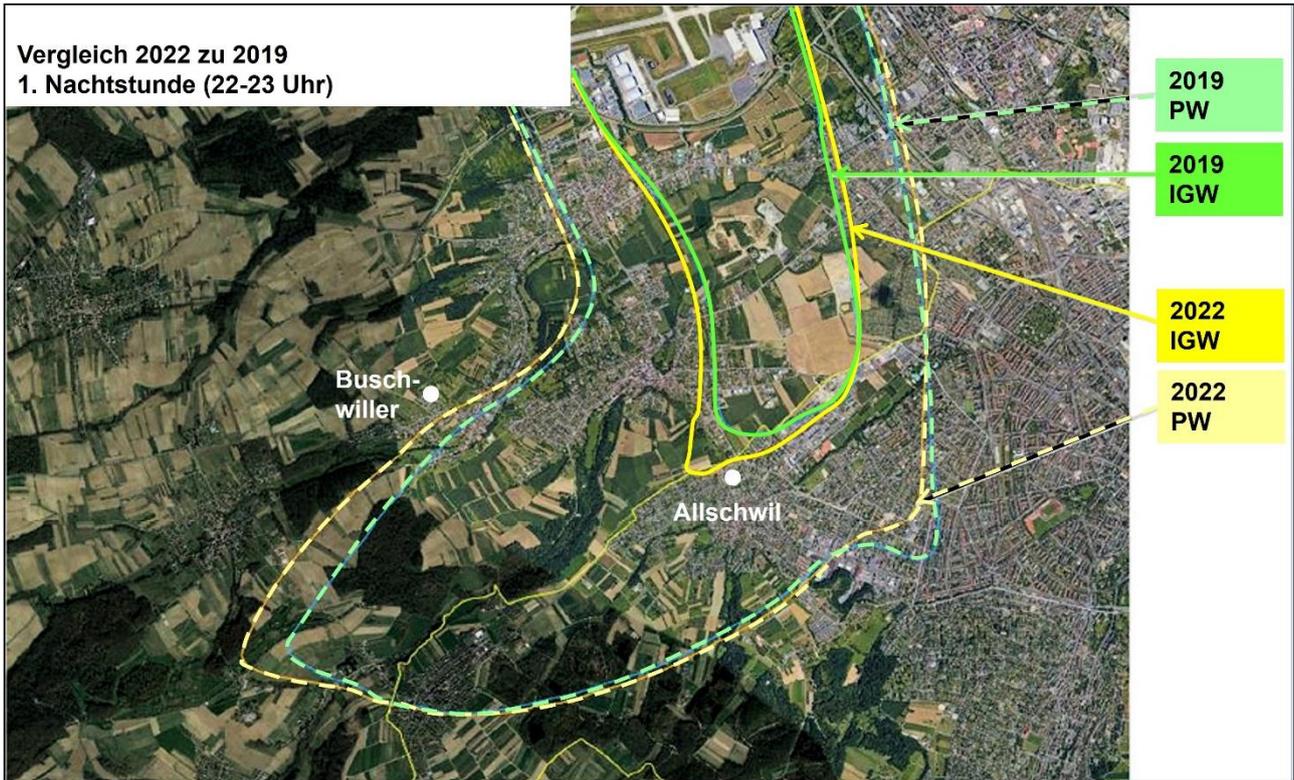
2022 erreichte das gewerbliche Flugvolumen am EuroAirport 78 % des Spitzenjahres 2019. Im Februar trat das Verbot in Kraft, planmässige Starts nach 23 Uhr anzusetzen. Und trotzdem hat sich die Fläche mit überschrittenem Immissionsgrenzwert von 2019 auf 2022 im Süden und Südwesten des Flughafens vor allem in der zweiten Nachtstunde nochmals deutlich erweitert. Das BAZL führt diesen Umstand auf "die Zunahme der Landungen nach 23 Uhr" zurück, die zu mehr Starts in südliche Richtung zwang. Diese Zunahme betrug gemäss Webreporting des EuroAirports aber gerade mal 38 (achtunddreissig) Landungen im ganzen Jahr! Und in beiden Nachtstunden zusammen haben die Starts 2022 gegenüber 2019 um 13 % abgenommen. Allerdings: Nach Süden erfolgten 2022 fast exakt gleich viele Starts wie 2019, wohingegen 33 % weniger Nordstarts abgewickelt wurden. – Schön für das vergleichsweise schwach besiedelte Gebiet im Norden des Flughafens.

Die berechneten Lärmteppiche mit Plan- bzw. Immissionsgrenzwert-Überschreitung können jedoch die Realität aus zwei Gründen nicht abbilden:

Während der EuroAirport 2022 für die zweite Nachtstunde im Webreporting insgesamt 230 Starts nach Süden aufführt (Bemessungszeitpunkt: Rückstoss vom Standplatz), weist er an seiner Messstation in Allschwil-Dorf 630 Lärmspitzen zwischen 65-84 dB(A) aus, die von Starts herrühren müssen. Im neuen Lärmvorsorgeplan führt er für 2022 – Pisten-Startzeit – 686 Südabflüge auf! Das heisst, zwei Drittel der Starts Richtung Süden, die ihren Lärm erst nach 23 Uhr über Allschwil entfaltet, sind im Lärnmachweis nicht in der zweiten Nachtstunde berücksichtigt, sondern in der ersten. Da zu dieser Stunde weitaus mehr Starts erfolgen, aber eine zahlenmässige Verdoppelung der Lärmereignisse im Dauerschallpegel methodisch bedingt nur zu einer Erhöhung von 3-4 dB führt, wirkt sich dies in der Pegelberechnung in der ersten Nachtstunde kaum verfälschend aus, sehr wohl aber in der zweiten (Rechenwert zu tief).

Der zweite Grund, an der Realitätstreue dieses Lärnmachweises zu zweifeln, liegt an der berücksichtigten Routenführung der Startprozeduren. Weder der BAZL-, noch der DGAC-Bericht weist aus, welche räumliche Streuung in den Startprozeduren einbezogen wurde. Die im Internet abrufbaren Radarspuren belegen, dass viele Starts Richtung Süden vor ihrer West-Wende im Vergleich zur vorgegebenen Route zu weit in den Schweizer Luftraum eindringen und damit das lärmbelastete Gebiet südlich erweitern. Eine nördliche Unterschreitung der Idealspur ist weniger häufig und in deutlich geringerer Abweichung zu beobachten. Sollte diesem Sachverhalt nicht Rechnung getragen worden sein, wäre die ausgewiesene Fläche mit erreichtem Immissionsgrenzwert im Raum Allschwil zu klein.

Erhärten werden die Zweifel am Lärnmachweis durch den Umstand, dass das ganze Gemeindegebiet von Buschwiller zur zweiten Nachtstunde im Planungswert-Lärmteppich von 50 dB liegt, die dortige Messstation des EuroAirports für 2022 aber nur 49 dB ausweist (Höchstwert seit 2014).



Quelle: Lärmnachweis des EuroAirports, BAZL 2024

Die originalen Begrenzungslinien sind nachgezeichnet, da sie im offiziellen Bericht schlecht erkennbar sind.

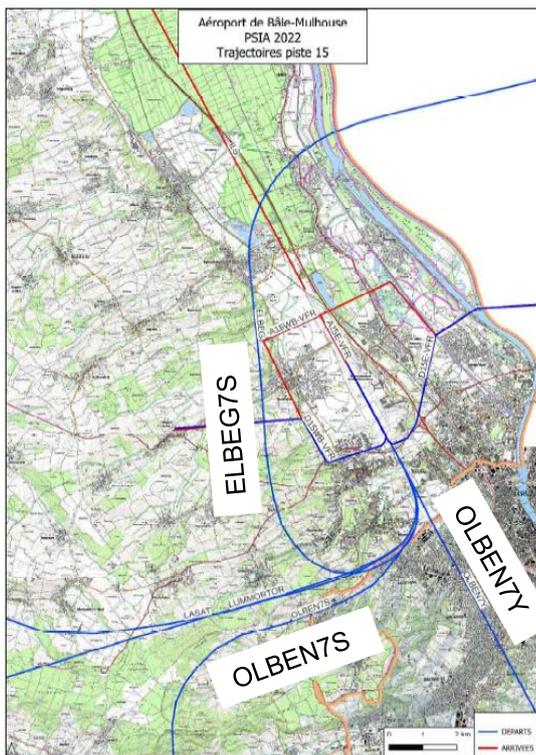
PW Planungswert

IGW Immissionsgrenzwert

grün Lärmnachweis 2019

gelb Lärmnachweis 2022

weisse Punkte Standorte der Lärmmessstationen des EuroAirports



*Idealrouten der Starts Richtung Süden
Quelle: Note technique Aéroport de
Bâle-Mulhouse - PSIA 2022, DGAC*



*Radarspuren von Starts während einer Sommerferienwoche
15.-21.8.2022 in den Nachtstunden 22-24 Uhr:
56 Starts in südlicher Richtung, 9 Starts nach Norden
Quelle: dflid.de*

Und wie reagiert das BAZL auf diesen Lärnmachweis? – Das Bundesamt setzt auf das Prinzip Hoffnung, die Erhöhung der Lärmgebühr für Nachtflugbewegungen ab 2024 möge es richten. Mit der Lärmgebühr wird der Lärmschutzfonds des EuroAirports alimentiert, der zweckgebunden nur für Lärmschutzmassnahmen an Wohnhäusern in einer stark fluglärmbelasteten Zone verwendet werden darf – aber nur auf französischem Boden.

Lärmvorsorgeplan 2024

Am 15. Februar ist der neue Lärmvorsorgeplan (Plan de Prévention de Bruit dans l'Environnement, PPBE) des EuroAirports publiziert worden. Hierzu sind alle französischen Landesflughäfen verpflichtet und hierin werden die Strategien zur Lärminderung festgehalten. Im Zeithorizont bis 2032 wird von 105'000 gewerblichen Flugbewegungen pro Jahr ausgegangen.

Auf den ersten Blick stehen die Benützungquoten für Südlandungen und Südstart-Prozeduren ins Auge:

- Die Südlandequote ILS33 soll 10 % betragen, wobei es sich um einen Durchschnittswert zur Lärmberechnung handelt und nicht um eine verbindliche Limite. Auf das Langzeit-Flugvolumen bezogen bedeutet dies 5'250 Südlandungen pro Jahr.
Bei vergleichbaren Windverhältnissen und gleicher Handhabung der Pistennutzung wie 2023 sind aber auch mehr als 7'200 Südlandungen nicht auszuschliessen.
- Die Startprozedur OLBEN7Y, die in umgekehrter Flugrichtung der Südlandespur folgt (siehe Karte zu Idealrouten), soll künftig von 6 % aller Abflüge benützt werden. Das entspricht 3'150 Direktstarts Richtung Süd pro Jahr bzw. 8.6 pro Tag.
2019 betrug die Nutzungsquote für diese Prozedur noch 1.8 %, 2022 waren es bereits 6.3 %.

- Auch die Startprozedur **OLBEN7S**, die ihre Westwende über Allschwil und Schönenbuch leitet und nach der Südwestwende über den Schweizer Landzipfel bei Rodersdorf führt, soll mit 8.2 % aller Starts intensiver genutzt werden.
2019 betrug die Nutzungsquote für diese Prozedur noch 4.8 %, 2022 waren es 7.1 %.
- Dafür werden die Startprozeduren **TORPA**, **MOROK** und **LUMEL** entlastet, die nach Westen und Südwesten führen: von angeblich 39.8 % im Referenzjahr 2019 auf 30.1 % im Langzeit-Szenario. Deren Nutzung ist denn auch rückläufig: Während diese Prozeduren gemäss Webreporting 2019 noch 37.3 % aller Starts ausmachten, waren es 2022 noch 31.3 %.
- Auch die Startprozedur **ELBEG7S**, die in einer 270°-Schleife Richtung Schwarzwald führt, soll entlastet werden, wobei der Langzeit-Anteil von 30.1 % bereits seit 2019 unterschritten wurde.

Fazit: Der französische Lärmvorsorgeplan 2024-2028 sieht eindeutig eine weitere Verlagerung des Fluglärms ins Schweizer Territorium vor. Auf der dicht besiedelten Achse von der Landesgrenze bis Dornach dürften sich die Überflüge gegenüber 2019 anhaltend verdoppeln. Das bringt nicht nur eine erhebliche Zunahme an Immissionen mit sich (Lärm und Luftverschmutzung). Auch das Risiko eines "Störfalls" mit gravierenden Folgen erhöht sich hier für die Bevölkerung in bedenklichem Ausmass.

Ausblick auf die Vereinsaktivitäten 2024

Selbstverständlich wird sich der Schutzverband am französischen Mitwirkungsverfahren zum Lärmvorsorgeplan 2024-2028 beteiligen, auch wenn erfahrungsgemäss nicht zu erwarten ist, dass kritische Äusserungen ernsthaft aufgenommen werden. Unsere Stellungnahme mit einer vertieften Analyse des Sachverhalts werden wir zeitnah aber auch Behörden (BAZL, Kantonsregierung BL und BS, Gemeinden) und interessierten Kreisen zustellen (Lärmliga, KLUG, Gemeindeverbund etc.).

Die Recherchen zum Flugbetrieb am EuroAirport werden fortgesetzt, ebenso der Austausch mit dem Verwaltungsrat des Flughafens und der Trinationalen Umweltkommission. Wenn die offizielle Jahresstatistik zum Flugbetrieb 2023 vorliegt, wird ein Treffen mit Regierungsrat Th. Jourdan angestrebt, um ihm die laufende Lärmzunahme im Kantonsgebiet vor Augen zu führen.

Besonderes Augenmerk liegt auch auf der Teilrevision des Umweltschutzgesetzes, das eine wesentliche Verschlechterung des Bevölkerungsschutzes vor Fluglärm vorsieht. In der Wintersession hat der Ständerat die bereits sehr bedenkliche Vorlage des Bundesrats zusätzlich aufgeweicht, um verdichtetes Bauen auch in stark fluglärmbelasteten Gebieten und ohne aufwändige bauliche Lärmschutzmassnahmen zu ermöglichen. Das Geschäft wird vom Nationalrat Anfang März in der Frühjahrsession behandelt.

In vereinsinternen Angelegenheiten sieht der Vorstand die Erneuerung der Statuten samt Namensänderung sowie die Neugestaltung der Webseite vor. Für das Rahmenprogramm zur Mitgliederversammlung am 3. Juni 2024 versuchen wir, das BAZL, die DGAC, Th. Jourdan und den Verwaltungsratsvizepräsidenten des EuroAirports für eine Podiumsdiskussion zum Lärmvorsorgeplan zu gewinnen.

Reinach, im Februar 2024

Für den Vorstand: Katrin Joos Reimer