

Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!

Die Flugintensität am EuroAirport (EAP) hat wieder deutlich zugenommen und der Fluglärm erreicht nahezu Werte wie 2019. Mit den in den Zehnerjahren eingeführten neuen Startprozeduren hat sich der Lärmteppich südlich des Flughafens massiv ausgedehnt. Die kürzlich getroffenen Lärminderungsmassnahmen sind wirkungslos.

Vereinbarungen und Versprechungen werden vom Flughafen seit Jahren nicht oder nur teilweise eingehalten:

- a) 1976 stimmte Basel-Stadt und 1977 das Eidgenössische Parlament der Finanzierung der Hauptpistenverlängerung zu, damit die Flugzeuge weiter nördlich starten und so die Rechtswende mit ausreichend Flughöhe (1050 m über Meer) vor der Landesgrenze durchführen könnten, wie es in den Abstimmungsunterlagen hiess. Damit sollte eine übermässige Lärmbelastung auf Schweizer Seite vermieden werden. Aber erst 2015 trat ein Erlass in Kraft, dass vom nördlichen Pistenende aus gestartet werden muss – allerdings erst ab 22 Uhr. Tagsüber starten viele Maschinen heute noch aus zeitlichen und kommerziellen Gründen nicht von der nördlichen Pistenschwelle aus, sondern zum Teil deutlich südlicher, weshalb sie das dicht besiedelte Gebiet südlich des Flughafens tiefer überfliegen – mit entsprechend grösserer Lärmintensität.
- b) Eine binationale Vereinbarung von 2006 beschränkt die Südlandungen auf 8 % pro Jahr. Wird die 10%-Marke überschritten, müssten Gegenmassnahmen geprüft werden. Seither wurde die Vereinbarung nur sechsmal eingehalten, teils weil auch bei weniger als 5 kn Nordwindkomponente von Süden her gelandet wird. 2022 dürfte die Südlandequote noch höher ausfallen als je zuvor. Massnahmen wurden indes noch nie geprüft.
- c) Jahrelang wurde von den Verantwortlichen des EAP bestritten, dass mit der Einführung der satellitengesteuerten Startprozeduren seit 2014 eine Verschiebung nach Süden über Schweizer Hoheitsgebiet erfolgte, obwohl dies anhand von Radarspuren zweifelsfrei nachweisbar war. Zwar hat der EuroAirport einige der Startprozeduren 2021 etwas nachgebessert, doch Allschwil wird immer noch von vielen Starts direkt überflogen, auch weil die Ideallinie nicht eingehalten wird. Konsequenzen hat das für die fehlbaren Fluggesellschaften nicht.
- d) Im Juni 2018 wurde von den Regierungen BS und BL die Ausarbeitung einer aktuellen Risikoanalyse initialisiert, da die bestehende von 2001 jegliche Gültigkeit bezüglich Flugzeuggrösse, Pistennutzung und Routenführung verloren hat. Angeblich diskutierte der EAP-Verwaltungsrat bereits 2015 über eine Aktualisierung. Sie soll nun in Bearbeitung sein, doch wann sie veröffentlicht wird, ist unbekannt.
- e) 2018 versprach der EAP, die Anzahl Starts nach Süden zwischen 23 und 24 Uhr im Folgejahr zu halbieren. 2019 erfolgten in diesem Zeitfenster gemäss Zahlen des EAP aber 20 % mehr Starts nach Süden als 2018 – bei gleichbleibender Anzahl aller Starts.
- f) Seit Februar 2022 darf der EAP keine Starts mehr nach 23 Uhr planen. Damit sollten gegenüber 2019 80 % der Starts in der zweiten Nachtstunde wegfallen und der Dauerschallpegel im Süden um 11 dB sinken. Seit im April 2022 der Flugverkehr wieder zuzunehmen begann, erfolgten bis Ende September aber noch mehr ungeplante Starts Richtung Süden nach 23 Uhr als geplante im selben Zeitraum 2019, denn der Verspätungsabbau ist nach wie vor unbeschränkt erlaubt (und erfolgt mitunter auch noch nach Mitternacht). Der Dauerschallpegel für 23-24 Uhr erreichte so auch wieder gleiche Werte wie damals.
Zudem: Dank dem Umstand, dass der EAP den Startzeitpunkt danach definiert, wann ein Flugzeug seinen Standplatz verlässt und nicht, wann der Start auf der Piste beginnt, kann er in seiner Statistik viel weniger Starts nach 23 Uhr ausweisen als tatsächlich erfolgen.
- g) Ebenfalls im Februar 2022 wurden die Vorschriften zur zulässigen Lärmemission der einzelnen Flugzeuge im Nachtflugverkehr verschärft. Ein Grossteil der nächtlichen Flüge macht die Frachtflotte mit mehrheitlich 25- bis 35-jährigen Maschinen aus. Trotz dieser Verschärfung ist kaum ein Flugzeug von der neuen Restriktion betroffen, was den Verantwortlichen des EAP schon vorab bewusst war, wie aus seiner umfassenden Studie hervorgeht.

Die **Quelldateien** zu den obigen Feststellungen finden sich auf www.schutzverband.ch/aktuelles/petition

Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!

Wir erwarten von der Kantonsregierung Basel-Landschaft, dass sie sich zum Schutz der Volksgesundheit im Verwaltungsrat des EuroAirports und beim BAZL vehement für eine deutliche Fluglärmreduktion auf Kantonsgebiet einsetzt und die Bevölkerung über ihre Bemühungen regelmässig unterrichtet.

Wir fordern, dass sie sich konkret für folgende Massnahmen stark macht:

1. Verschiebung aller Startrouten mit Abflugrichtung Süd (ausser Direktstarts) über wenig besiedeltes Gebiet und konsequente Ahndung im Falle von Nichteinhaltung
2. Verpflichtung, alle Starts nach Süden an der nördlichen Pistenschwelle anzutreten
3. Verbindliche Vorgabe einer Mindestflughöhe an der Landesgrenze (über 1000 m über Meer)
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 Lärmreserve auf mindestens 15 EPNdB)
8. Einhaltung der Immissionsgrenzwerte auf Schweizer Hoheitsgebiet
9. Einhaltung der Vereinbarung zu Südlandungen (8 %) durch Anhebung der Nordwindkomponente
10. Veröffentlichung der neuen Risikoanalyse im Laufe von 2023

Name, Vorname	Strasse / Hausnummer	PLZ / Ort	Unterschrift
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

Einsenden bis spätestens 31. Januar 2023 an: Schutzverband, Waldeckweg 45, 4102 Binningen

Teilnahme ist auch online möglich. Link: <https://www.openpetition.eu!/fluglaerm> oder QR code →

Definition der Petition gemäss politischem Glossar des Kantons Basel-Landschaft:

Die Petition ist ein Gesuch, eine Anregung, eine Bitte oder eine Kritik, die sich an eine staatliche Behörde richtet. Petitionen sind kein Rechtsmittel und daher auch nicht an eine bestimmte Rechtsform oder Formvorschrift gebunden. Die Behörden sind verpflichtet, die Petitionen zur Kenntnis zu nehmen und zu beantworten.

Jede Person, unabhängig von Alter, Staatsangehörigkeit und Wohnort, kann die Petition unterschreiben.

