Dr. sc. nat. Katrin Joos Reimer
Schönenbachstrasse 45
4153 Reinach
Tel G 061 713 08 17
Tel P 061 712 17 60
k.joos@bluewin.ch

Gemeindeverwaltung Binningen
Raumplanung und Umwelt
Frau P. Zimmermann
Hauptstrasse 36
4102 Binningen

Reinach, 15. Mai 2010

Fluglärm EAP / Grundlagenauswertung betreffend Knotenregelung

Sehr geehrte Frau Zimmermann

Besten Dank für die Zustellung der Unterlagen. Nach gründlicher Sichtung gestatte ich mir, Ihnen meine Einschätzung zu deren Nutzbarkeit darzulegen.

Aus den Recherchen namentlich von D. Schiltknecht geht eindeutig hervor, dass

a) es punkto Rückenwindstärke keine verbindliche, international gültige Regelung zum Pistenbetriebswechsel gibt, sondern lediglich eine Empfehlung (ICAO),

b) an diversen Flughäfen - auch in Frankreich (entgegen der Behauptung seitens EAP im Mail vom 12.10.2007 - ein Pistenbetriebswechsel erst bei 7-10 kn oder 8-10 kn praktiziert wird,

c) am EAP vor Einführung des ILS33-Landeverfahrens eine 10 kn-Regelung angewendet wurde,

d) sich die maximal zulässige Rückenwindbelastung eines Flugzeugtyps auf eine durchschnittliche Windgeschwindigkeit und nicht auf Böenspitzen bezieht,

e) die maximal zulässige Rückenwindbelastung (für Landungen wie Starts) vieler Flugzeugtypen bei 10 kn, bei manchen Airbus- und Boeing-Modellen, die am EAP häufig verkehren, gar bei 15 kn liegt.

Aus diesem Sachverhalt ist zu schliessen, dass weder der EAP, noch die DGAC, noch das BAZL die praktizierte 5 kn-Regelung am Flughafen Basel-Mulhouse mit Verweis auf internationale Reglemente oder die Verkehrssicherheit legitimieren kann. Bestätigt wird dies in der Aussage des EAP in oben erwähntem Mail, dass *"die zuständige Flugsicherung eines jeden Flughafens die Regeln definiert"*.

So ist in Ermangelung rechtlicher oder sicherheitstechnischer Gebote denn auch plausibel, wenn die Begründung zu dieser Pistenbenützungspraxis seitens EAP, DGAC oder BAZL um folgende Elemente erweitert wird: *"aktuelles Verkehrsaufkommen, Logistik (womit wohl die Handhabung der Flugüberwachung gemeint ist), Entscheidungskompetenz des einzelnen Piloten, Veranstaltungen wie Flugmeetings, Militäreinsätze".*

Es ist also naheliegend, dass nicht in erster Linie sicherheitstechnische, sondern wirtschaftliche und politische Aspekte zur 5 kn-Regelung geführt haben, die das BAZL ohne Rücksicht auf die betroffene Schweizer Bevölkerung akzeptiert hat.

So besehen erscheint es mir zwecklos, weitere Recherchen zur Regelung der Pistenbenützung an andern Flughäfen zu unternehmen. Selbst wenn Auskünfte weiterer Flughäfen bestätigen, dass die gleichen Flugzeugtypen andernorts sehr wohl auch bei Rückenwindstärken zwischen 5-10 kn sicher landen können, dürfte dieses Argument beim EAC, bei der DGAC und beim BAZL auf wenig Interesse stossen, zumal keine offiziellen Dokumente wie Betriebsreglemente als Beweismittel vorgelegt werden können. Überdies ist anzunehmen, dass diesen Stellen die Regelungen an andern Flughäfen bestens bekannt sind.

Nichtsdestotrotz erachte ich die zusammengetragenen Informationen als sehr wertvoll - wenn sie im Kontext weiterer Fakten politisch eingesetzt werden. Es sind dies:

- Pistenbenützungsregelung vor Inbetriebnahme des ILS33-Landeverfahrens
- Häufigkeit von ILS33-Landungen 2008, 2009, 2010
- tatsächlicher Winkel des Sinkflugs bzw. Flughöhe
- Wirkung der neuen Tarifordnung am EAP
- effektive Lärmbelastung in den betroffenen Gemeinden
- Einhaltung der Flugrouten
- Schadstoffbelastung der Luft

Nach meinem Dafürhalten muss die Forderung nach einer andern Pistenbenützungsregelung durch die Verschlechterung der Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden belegt werden, um ihr politisches Gehör zu verschaffen. Diesen Nachweis zu erbringen, ist Sache der Gemeinden und auch machbar. Einen solchen Nachweis zu ignorieren, wäre politisch wohl eher unklug.

Gerne stehe ich Ihnen im Rahmen meiner Möglichkeiten zur Verfügung, wenn Ihnen der aufgezeigte Weg als sinnvoll und umsetzbar erscheint.

Mit freundlichen Grüssen

Dr. K. Joos Reimer