Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
Therwilerstrasse 43, CH-4153 Reinach

Dr. sc. nat. Katrin Joos Reimer

Mitwirkungsverfahren 'Ausgewogener Ansatz bei Nachtflügen 2021'

Stellungnahme

---

1. Der Prozessablauf zum Mitwirkungsverfahren und die Datengrundlagen der Studie entsprechen nicht den ICAO-Regeln.

2. Die geprüften Szenarien sind unvollständig, nicht nachvollziehbar und/oder nicht aussagekräftig.

3. Die vorgeschlagenen Massnahmen erzielen keine echte Lärmminderung.

---

1. Der Prozessablauf zum Mitwirkungsverfahren und die Datengrundlagen der Studie entsprechen nicht den ICAO-Regeln.

Die ICAO schreibt vor (Doc 9829 AN/451), dass

1.1 auch die vom Lärm betroffene Bevölkerung als Stakeholder in allen Phasen der Studie einbezogen werden muss (2.4.1, 2.4.2, 2.5.1, 4.2.5);

Zumindest die schweizerischen Schutzverbände wurden an der Planung und Ausarbeitung der Studie nicht beteiligt. Die Befragung im Januar/Februar 2020 war allgemeiner Natur betreffend Unzufriedenheit mit der Fluglärmsituation, aber nicht projektspezifisch.

1.2 nicht nur die effektive Lärmsituation erfasst werden muss, sondern auch die davon betroffene Personenzahl (3.2, 3.3, 3.4, 3.5);

Die Anzahl von Fluglärm betroffener Personen auf Schweizer Hoheitsgebiet wurde nie erfasst, regelwidrig auch nicht im PPBE 2018.

1.3 die Stakeholder regelmässig über die effektive Lärmsituation informiert werden müssen (2.4.5, 2.8.1);

Seit dem zweiten Quartal 2019 hat der EAP nur zwei weitere Umwelt-Bulletins veröffentlich, jenes für das erste und zweite Quartal 2020 (im Februar bzw. März 2021). Die Monatswerte seiner Messstationen für April bis Juni 2019 und 2020 wurden erst im März 2021 publiziert, jene für Januar bis März 2020 im Dezember 2020. Die Lärmwerte für das zweite Halbjahr 2019 sind nach wie vor ausstehend. Begründet wird die Nichteinhaltung der im PPBE 2018 festgehaltenen Vorgabe (S. 37, 45) mit einem Softwarewechsel. Die fehlenden Daten sollen im Frühsommer 2021 nachgeliefert werden – also erst nach diesem Mitwirkungsverfahren.

Dieser Missstand ist umso verwerflicher, als In Allschwil-Dorf der Immissionsgrenzwert der zweiten Nachtstunde (Leq23 = 50.0 dB) seit 2016 zweimal und jener der ersten Nachtstunde (Leq22 = 55.0 dB) einmal überschritten wurde. Aufgrund der Monatswerte im ersten Halbjahr 2019 ist davon auszugehen, dass beide Grenzwerte auch 2019 wieder überschritten wurden. Der französische Grenzwert (L_{den} 55.0 dB), der zu Lärmsanierungsmassnahmen auf Kosten des Flughafens berechtigt, wurde in

Allschwil-Dorf mit Ausnahme von 2009 seit 2008 jedes Jahr überschritten. Lärmsanierungsmassnahmen an Gebäuden werden vom EAP auf Schweizer Hoheitsgebiet indes keine finanziert.

1.4 sämtliche Kosten, die durch die Massnahmen des ausgewogenen Ansatzes anfallen oder eingespart werden, zu berücksichtigen sind (8.7.10, 9.2.7).

Krankheitskosten, die durch die Lärmbelastung generiert und der Allgemeinheit angelastet werden, sind in den ökonomischen Aspekten ebenso wenig enthalten wie der Wertverlust von Grundstücken im Lärmperimeter oder Lärmsanierungskosten, die nach französischen Standards auf Schweizer Hoheitsgebiet zu Lasten des EAP anfallen würden.

2. Die geprüften Szenarien sind unvollständig, nicht nachvollziehbar und/oder nicht aussagekräftig.

2.1 Flugbewegungen, die von einem Flugzeug durchgeführt werden, das die erforderliche Marge einhält, können nicht als 'verschoben' bezeichnet werden.

Die Vermischung von 'verschoben = zeitlich vorverlegt' und 'verschoben = anderes Flugzeug' lässt keinerlei Rückschlüsse zu, wie viele Starts vorverlegt werden müssten bzw. dennoch in der zweiten Nachtstunde erfolgen könnten.

2.2 Das berücksichtigte Gebiet entspricht nicht dem strategischen Lärmbelastungskataster aus dem PPBE 2018.

Die Zone beschränkt sich nördlich und südlich auf eine Länge von 2.5 km ab Pistenschwelle und eine Breite von 400 m. Im Norden wird damit nur ein Gewerbegebiet von Bartenheim gestreift, im Süden eines von Hésingue. Wie gross die Lärmreduktion in der grössten, direkt von Starts und Landungen überflogenen Ortschaft – Allschwil – ausfällt, bleibt völlig unklar.

2.3 Die Szenarien 1, 2, 3 und 6 beschränken sich auf ein Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen.

Es gibt viele Flugzeuge aus Kapitel 4, deren kumulierte Marge kleiner ist als 13 EPNdB. Sie sind folglich von diesen Restriktionen nicht betroffen. Wie viele Starts und Landungen mit solchen Maschinen weiterhin in der zweiten und letzten Nachtstunde erfolgen würden bzw. mit welchen Lärmpegeln zu rechnen ist, wird nicht aufgezeigt.

2.4 Die empfohlenen Massnahmen entsprechen nicht den untersuchten Szenarien und die damit erzielte Lärmminderung ist nicht nachvollziehbar.

Die resultierende Lärmreduktion aus Kombination von Szenario 1 und 6 mit Ausweitung auf die erste Nachtstunde und Szenario 4 bleiben völlig unklar. Die Wirkung der zusätzlichen Massnahme – jährliche Reduktion um 25 % jener Kapitel-3-Flugzeuge, die die Marge von 13 EPNdB nur knapp erfüllen – wird nicht beziffert. Offenheit und Transparenz hinsichtlich Daten und Berechnungsmethoden werden auf diese Weise nicht gewahrt (siehe EU-Verordnung 598 Art. 6 Abs. 2 lit. d).

2.5 Welche negativen Auswirkungen Szenario 4 auf die erste Nachtstunde inne hat, wird nicht nachvollziehbar quantifiziert.

Wenn die bis anhin in der zweiten Nachtstunden angesetzten Starts in die erste verlegt werden und damit in der Zone Süd eine Reduktion des Lärmpegels (L_{eq23}) von -11 dB erzielt wird, ist unverständlich, weshalb sich der Lärmpegel in der ersten Nachtstunde (L_{eq22}) dort um nur +1 dB erhöhen soll (S. 39 und 178). Zudem: Der schweizerische Immissionsgrenzwert für die erste Nachtstunde wurde in Allschwil aber schon 2018 überschritten (S. 69).

2.6 Die Wiedergabe des L_n-Werts für die Jahre 2014-2018 ist nicht aussagekräftig.

Der L_n-Wert (Lärmpegel für die Nachtstunden 22-06 Uhr, S. 28 und 73) ist ein irreführender, irrelevanter Parameter, da von den acht Stunden fünf Stunden unter die Betriebszeitbeschränkung fallen.

3. Die vorgeschlagenen (und bisher ergriffenen) Massnahmen erzielen keine echte Lärmminderung.

3.1 Mit Szenario 1 und 6 wird das Lärmziel gemäss Bericht nicht erreicht.

Wenn 2018 nur 6 % der Nachtflugbewegungen von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Lärmmarge von <13 EPNdb abgewickelt wurden, ist von diesen beiden Szenarien auch keine Lärmminderung zu erwarten. Sie als Massnahme dennoch aufzuführen, verstösst gegen das Prinzip von Treu und Glauben.

3.2 Die zitierte Empfehlung zur Höchstzahl an nächtlichen Lärmereignissen ist völlig veraltet.

Die Empfehlung vom Conseil Supérieur d'Hygiène de France (der heute Haut Conseil de la Santé Publique heisst), dass aus Gesundheitsgründen Personen pro Nacht nicht mehr als 10 Fluglärmereignissen mit einem Schalldruck ≥ 70 dB(A) ausgesetzt werden sollten (S. 69), ist aus medizinischer Sicht sowohl quantitativ als auch qualitativ längst überholt. Sie datiert ja auch vom Mai 2004. Die Schlussfolgerung, dieser Schwellenwert werde an allen Messstationen eingehalten, ist somit nichtssagend.

3.3 Zeitzuschläge und Lärmtaxen haben bis heute keine Lenkungswirkung entfaltet.

Die 2005 eingeführten und bis heute unveränderten Lärmtaxen sowie die 2009 eingeführten Zeitzuschläge mit mehreren Preiserhöhungen haben keine effektive Lärmreduktion bewirkt. Während der Flugverkehr zwischen 2009 und 2018 um 29 % zugenommen hat, waren es zu Nachtstunden 34 % (erste Nachtstunde +27 %, zweite Nachtstunde +62 %, letzte Nachtstunde +31 %).

Bezüglich der kumulierten Lärmmarge wird ein falsches Bild dahingehend erweckt, dass zur Nachtzeit der Anteil an lärmärmeren Flugzeugen deutlich zugenommen habe (S. 116). Eine positive Entwicklung ist zwar bei Flugzeugen mit einer Marge <13 EPNdB festzustellen (-30 %); bei Flugbewegungen von Maschinen mit einer nur geringfügig besseren Marge (>13 bis <15 EPNdB) betrug die Zunahme jedoch 64 % bei einer Gesamtzunahme des Nachtflugverkehrs von 9 %. Die prozentuale Abnahme von Flugbewegungen mit einer Marge von >15 bis <17 EPNdB und die Zunahme jener mit einer Marge >17 EPNdB heben sich ungefähr auf.

Noch deutlicher zeigt sich der zögerliche Flottenwechsel hin zu lärmärmeren Flugzeugen auf S. 255: Im Zeitraum 2014-2018 haben vor allem nächtliche Flugbewegungen mit Maschinen mit einer kumulierten Lärmmarge von >13 EPNdB bis <14 EPNdB zugenommen – ein absolutes Minimum nach heutigem Technikstandard, fordert die ACNUSA doch einen Grenzwert von 13 EPNdB seit 2013 (S. 135).

3.4 So lange am EAP die Blockzeit massgebend ist, gibt es keine Gewähr für die Einhaltung eines Startverbots in der zweiten Nachtstunde.

Das Blockzeit-System erlaubt es, Flugzeuge von ihrem Standplatz kurz vor einer Zeitlimite wegrollen und den effektiven Startvorgang auf der Rollbahn erst nach dieser Limite antreten zu lassen. Gleiches gilt in umgekehrter Richtung für vorzeitige Landungen. Damit wird nicht nur jede Sperrfrist aufgeweicht; das Blockzeit-System erlaubt auch, Zeitzuschläge kundenfreundlich anzuwenden. Zudem wird die zeitorientierte Verkehrsstatistik damit geschönt.

3.5 Die kumulierte Lärmmarge ist per se als Massstab für eine potentielle Lärmminderung ungeeignet.

Die kumulierte Lärmmarge ist eine technische Grösse ohne Aussagekraft über ein einzelnes Lärmereignis. Eine Person nimmt jedoch nur ein einzelnes Lärmereignis wahr, entweder von einem Start- oder Landeüberflug.

Das zulässige Lärmmaximum – abhängig von Gewicht und Anzahl Triebwerken des Flugzeugs– ist für Landungen am höchsten und für Starts am tiefsten angesetzt. Die effektive individuelle Lärmmarge (Unterschreitung des maximal zulässigen Werts), die je nach Flugzeugkonfiguration auch innerhalb eines Flugzeugtyps stark variiert, kann für Landungen halb so hoch sein wir für Starts.

Fazit

Der vorliegende 'Ausgewogene Ansatz bei Nachtflügen 2021' ist wegen Verfahrensfehlern, Intransparenz in der Datenberechnung, Unausgewogenheit zu Gunsten wirtschaftlicher Aspekte und Wirkungslosigkeit in der Lärmbekämpfung zurückzuweisen. Eine Lärmminderung in der zweiten Nachtstunde in der Zone Süd zu Lasten der ersten Nachtstunde ist inakzeptabel.

Es werden striktere Massnahmen zur Lärmminderung gefordert (Rettungsflüge ausgenommen):
- Nachtflugsperre von 23-06 Uhr
- keine Starts ab Piste 15 von 22-23 Uhr und 05-06 Uhr
- Landungen auf Piste 33 erst ab 10 kn Rückenwindkomponente (ganztags)
- Startroutenführung über unbesiedeltes Gebiet mit strikter Überwachung der Routeneinhaltung.

Reinach, 6. Mai 2021

Für den Schutzverband:
K. Joos Reimer