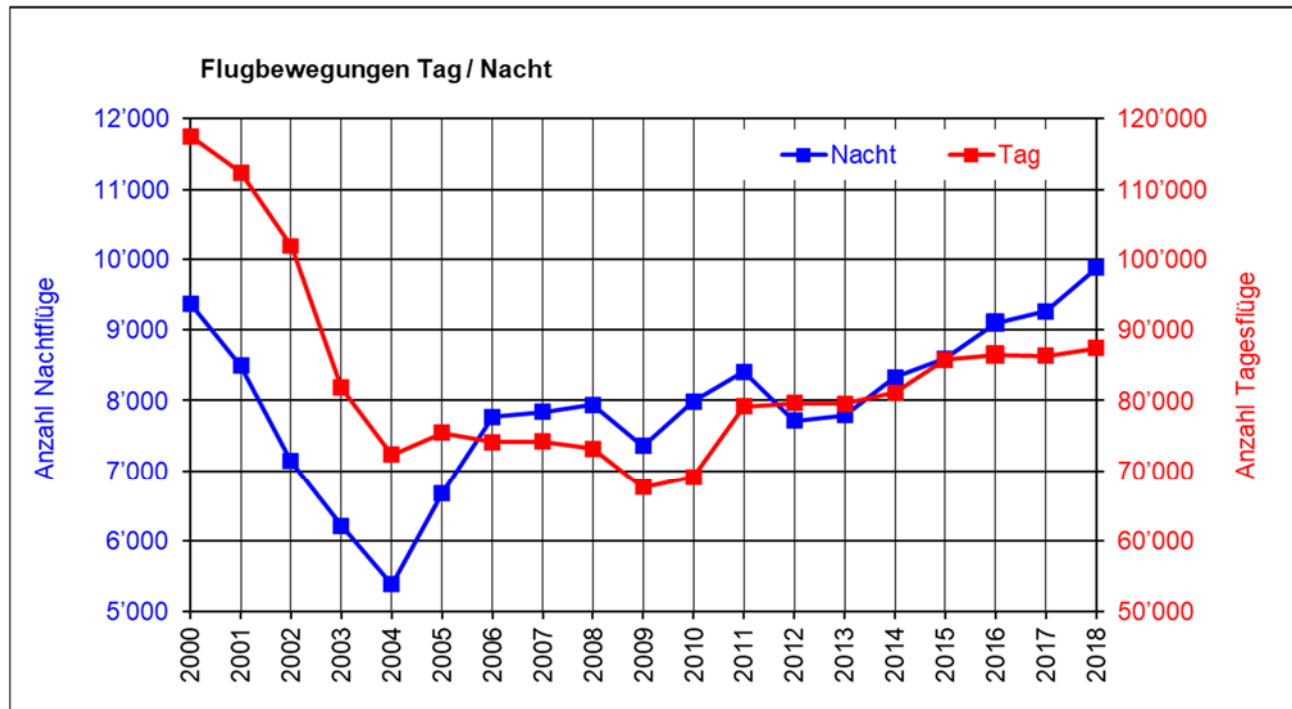


Nachtflugverkehr am EuroAirport

Der Nachtflugverkehr am EuroAirport entwickelt sich nicht parallel zum Gesamtverkehr, sondern nahm 2005, 2006 (Stationierung der ersten drei EasyJet-Maschinen am EAP), 2008, 2010, 2014, 2016, 2017 und 2018 prozentual stärker zu als der Tagesflugverkehr. Hätte sich der Nachtflugbetrieb (22-06 Uhr) proportional zum Tagesflugbetrieb (06-22 Uhr) entwickelt, würden die beiden Kurven in der nachfolgenden Grafik parallel zueinander verlaufen.



Datenquelle: Umwelt-Berichte EAP 2005, 2010-2015, FLK-Berichte 2001, 2003, 2005, 2016, 2017, Quartal-Bulletins und Verkehrsstatistik 2018

Man beachte die unterschiedliche Skalierung (Faktor 10) für Nacht- und Tagesflugbewegungen.

Daraus ist zu schliessen, dass die 2005 eingeführte Lärmgebühr und die 2009 eingeführte, nach Nachtstunden gestaffelte Zeitgebühr keine Lenkungswirkung entfalten, obwohl Letztere mehrfach erhöht wurde. Dies ist wenig verwunderlich, als

- a) die Lärmgebühr ausschliesslich auf Starts erhoben wird (entscheidend ist also die Startzeit), und
- b) die Zeitzuschläge für nächtliche Landungen einen Drittel tiefer angesetzt sind als für Starts.

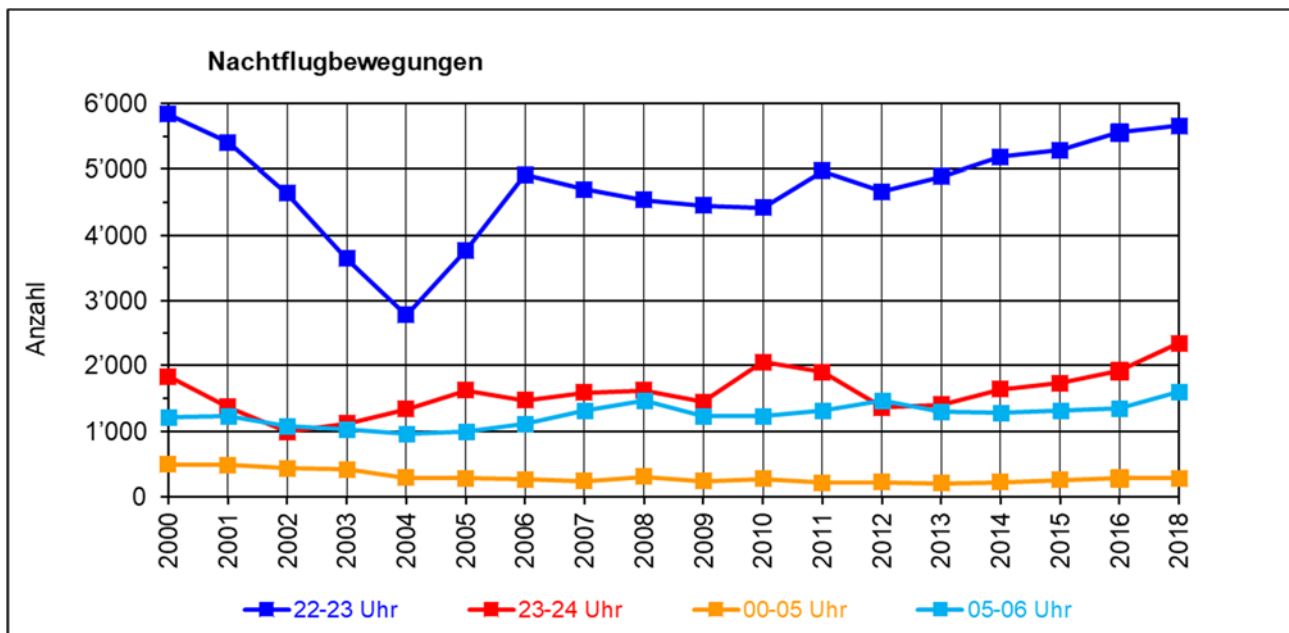
Die von der Politik geforderte und vom EuroAirport in Aussicht gestellte Wirkungsanalyse zur Zeitgebühr steht bis heute aus.

Die Angaben des EuroAirports zur zeitlichen Verteilung der Nachtflugbewegungen sind insofern mit Vorsicht zur Kenntnis zu nehmen, als er regelwidrig den Start- und Landezeitpunkt nach Verlassen bzw. Erreichen des Standplatzes erfasst statt nach Anrollen auf der Piste bzw. Berühren der Piste. Die Zeitspanne zum Manovrieren am Boden wird so ausser Acht gelassen. Dieser Missstand wird von der ACNUSA (französische Fluglärmmkontrollbehörde) in ihren Jahresrapporten regelmässig moniert.

Entgegen aller Versprechungen des EuroAirports, Starts zwischen 23-24 Uhr reduzieren zu wollen – und hierfür als Limite die Anzahl Flugbewegungen im Jahr 2017 (zweithöchster Stand seit 2000!) in den Raum stellt, haben die Flugbewegungen in der zweiten Nachtstunde auch 2018 wieder zugenommen, und zwar überproportional im Vergleich zum Tagesbetrieb.

Beim Nachtflugverkehr zwischen 00-01 Uhr ist ein wesentlicher Anteil auf Verspätungen zurückzuführen, wie sich aus den in den Umwelt-Bulletins des EAP ausgewiesenen Ausnahmegewilligungen schliessen lässt. In ihren Jahresberichten stellt die ACNUSA nicht nur wiederholt eine extreme Häufung von Ausnahmegewilligungen während der Nachtsperrezeit am EuroAirport fest, sondern moniert auch das Fehlen einer detaillierten Begründung, die in jedem Einzelfall zu protokollieren wäre. Für 2015 hält die ACNUSA fest, dass von insgesamt 149 gemeldeten Ausnahmegewilligungen von elf französischen Flughäfen (Bâle-Mulhouse, Beauvais, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nizza, Toulouse und Paris (Charles de Gaulle, Le Bourget und Orly)) allein 111 Ausnahmegewilligungen auf das Konto des EuroAirports gehen, was 74.4 % entspricht! Darin nicht enthalten sind Staats-, Such- und Rettungsflüge, da sie nicht unter die Bewilligungspflicht fallen. In ihrem Jahresbericht 2016 stellt sie fest, dass an acht Flughäfen (ohne Beauvais und Le Bourget) die Zahl von Nachtflügen zwischen 00-06 Uhr mit lauten Maschinen rückläufig sind - ausser am EuroAirport.

Der Flugverkehr zwischen 05-06 Uhr stammt vor allem von landenden Express-Frachtern.

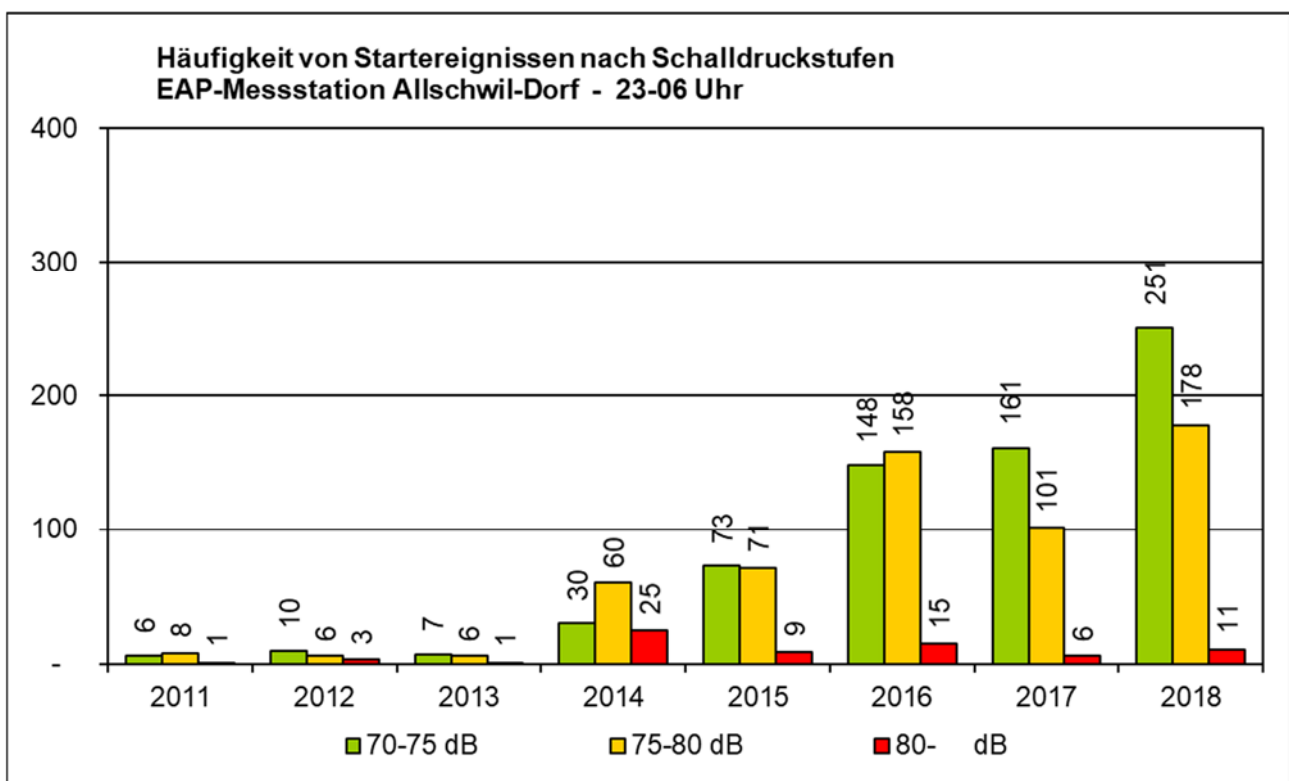
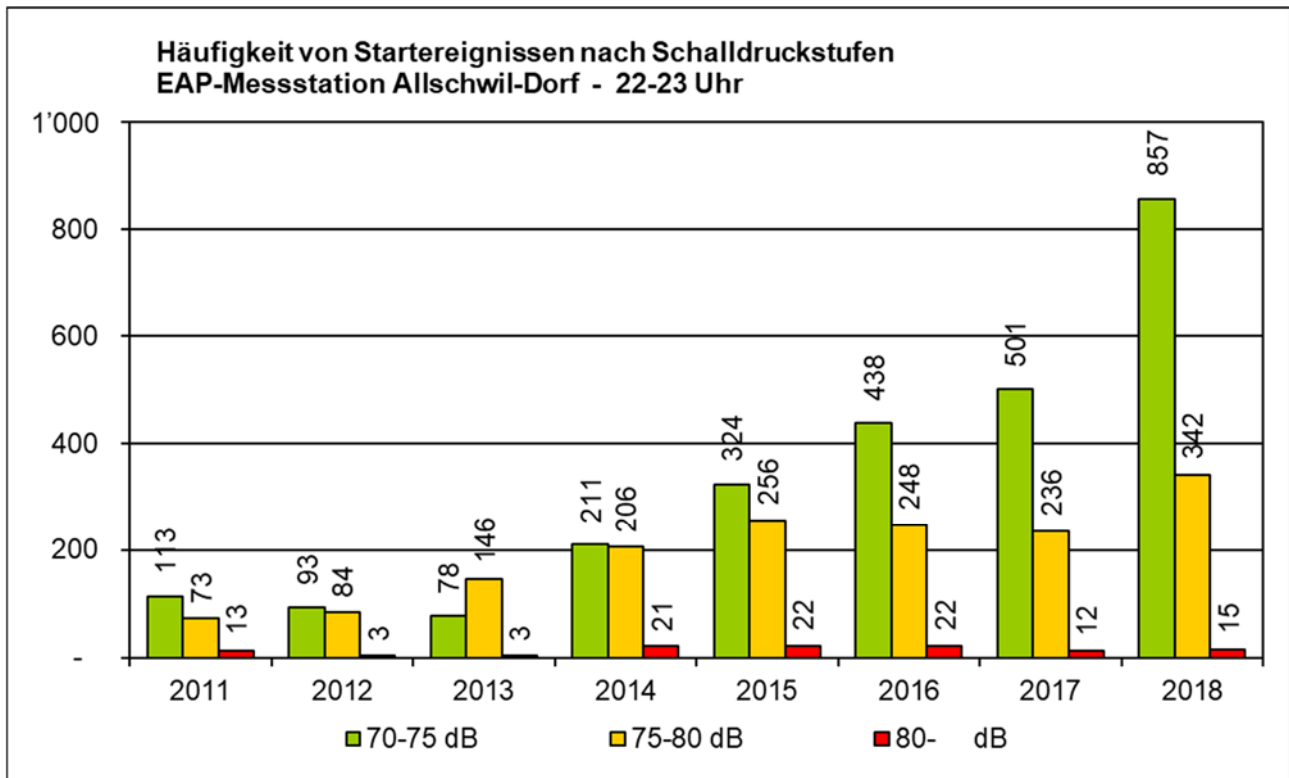


Datenquelle: Umwelt-Berichte EAP 2005, 2010-2015, FLK-Berichte 2001, 2003, 2005, 2016 und 2017

In den Nachtstunden zwischen 02-05 Uhr dürfte es sich mehrheitlich um Sanitäts- und Suchflüge handeln, welche im abgebildeten Zeitraum 4-6 % der Nachtflüge ausmachten.

Während einige Jahre lang der Nachtflugverkehr fast ausschliesslich Richtung Norden abgewickelt wurde, erfolgen Nachtstarts seit dem Sommerflugplan ab April 2014 vermehrt nach Süden. Begründet wird die Änderung im Flugregime damit, dass die Intensivierung des Nachtverkehrs eine kreuzweise Pistennutzung (Landungen von Norden und Starts nach Norden) aus Sicherheitsgründen kaum mehr zulasse. Regelmässig ist aber zu beobachten, dass nächtliche Starts Richtung Süden ausgeführt werden, ohne dass gleichzeitig Landungen von Norden her stattfänden oder es die Windsituation erfordern würde.

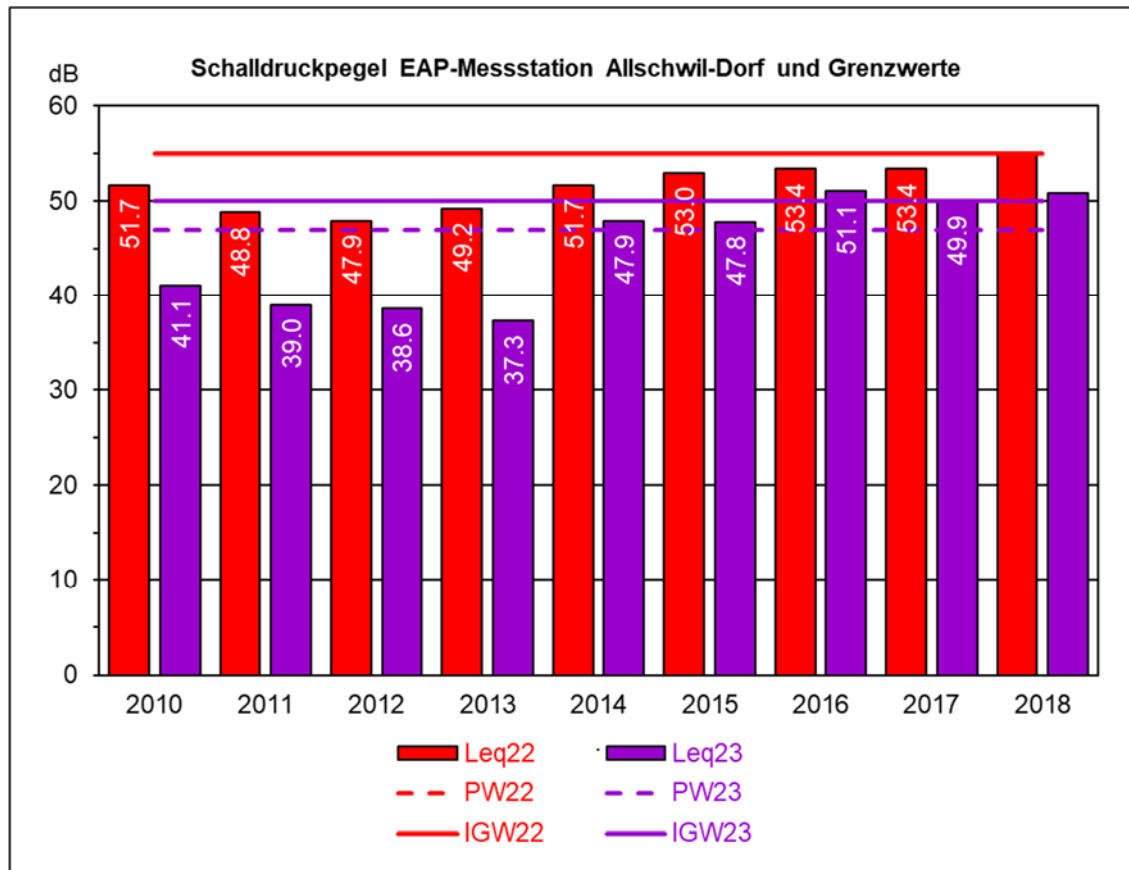
Mit dieser Änderung im Nachtflugbetrieb und der Einführung der satellitengestützten Startprozeduren ist in den Gemeinden südlich des Flughafens der Dauerschallpegel vor allem in der zweiten Nachtstunde markant angestiegen. Infolge Verschiebung der Start-Flugrouten nach Süden im Sommer 2014 sind Allschwil und Binningen davon besonders betroffen.



Datenquelle: Quartal-Bulletins EAP 2011-2018

Südlandungen schlagen sich im Ortskern von Allschwil nicht mit Lärmwerten ≥ 70 dB(A) nieder, weshalb sich die Angaben auf Startereignisse (und einzelne Helikopter-Flüge) beziehen müssen. Da viele Flugereignisse zwischen 00-01 Uhr auf Verspätungen (und Sonderflüge) zurückzuführen sind, werden die zweite Nachtstunde und die Nachtsperrezeit zusammengefasst dargestellt.

Es dürfte kein Zufall sein, dass der EuroAirport bis dato keine Jahresdauerschallpegel für 2018 veröffentlicht hat. 2016 wurde der Immissionsgrenzwert für die zweite Nachtstunde im Allschwiler Dorfzentrum erstmals überschritten, 2017 um nur 0.1 dB unterschritten. Aufgrund der viel grösseren Anzahl an Südstarts im 2018 ist davon auszugehen, dass der Immissionsgrenzwert wieder überschritten wurde. 2018 trifft dies mit grosser Wahrscheinlichkeit auch für die erste Nachtstunde zu. – Anzumerken ist allerdings, dass in der Schweiz nicht die auf der Basis von realen Messwerten errechneten Dauerschallpegel massgebend sind, sondern jene, die das BAZL in den Lärmbelastungskatastern festgelegt hat, selbst wenn diese mit der Realität überhaupt nicht mehr übereinstimmen.



Datenquelle: Umwelt-Berichte EAP 2014 und 2017, Werte für 2018 aus Monatswerten EAP abgeleitet

Leq: Stunden-Schallpegel für 22-23 Uhr und 23-24 Uhr

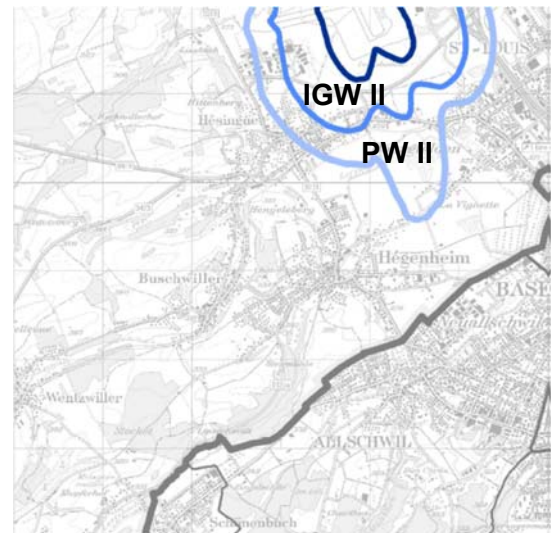
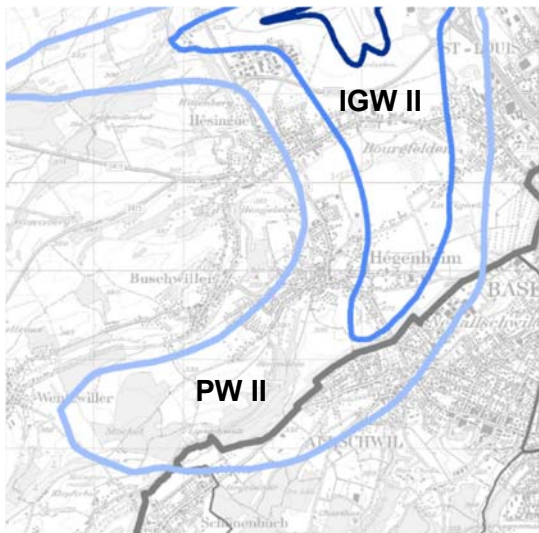
PW: Planungswert Empfindlichkeitsstufe II (Wohnzone) für die betreffende Nachtstunde

IGW: Immissionsgrenzwert Empfindlichkeitsstufe II (Wohnzone) für die betreffende Nachtstunde

Der Planungswert für die erste Nachtstunde entspricht dem Immissionsgrenzwert für die zweite Nachtstunde.

Für 2018 liegen noch keine offiziellen Angaben vor, weshalb der Mittelwert der Monatswerte ohne Zahlenangabe abgebildet ist.

Bei Überschreitung des Planungswerts darf unüberbautes Land in der Bauzone nur mit Lärmschutzauflagen (zu Lasten der Bauherrschaft) überbaut werden. Ist der Immissionsgrenzwert überschritten, dürfen auch in bereits überbautem Gebiet Neubauten nur mit entsprechenden Auflagen erstellt werden.



Lärmbelastungskarte:

erste Nachtstunde (22-23 Uhr)

zweite Nachtstunde (23-24 Uhr)

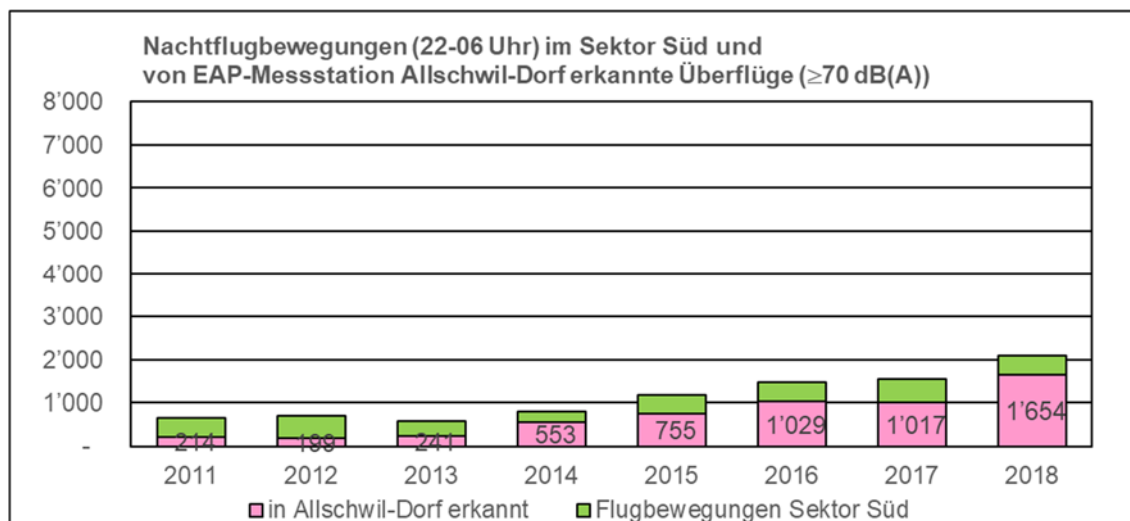
PW: Planungswert Empfindlichkeitsstufe II (Wohnzone)

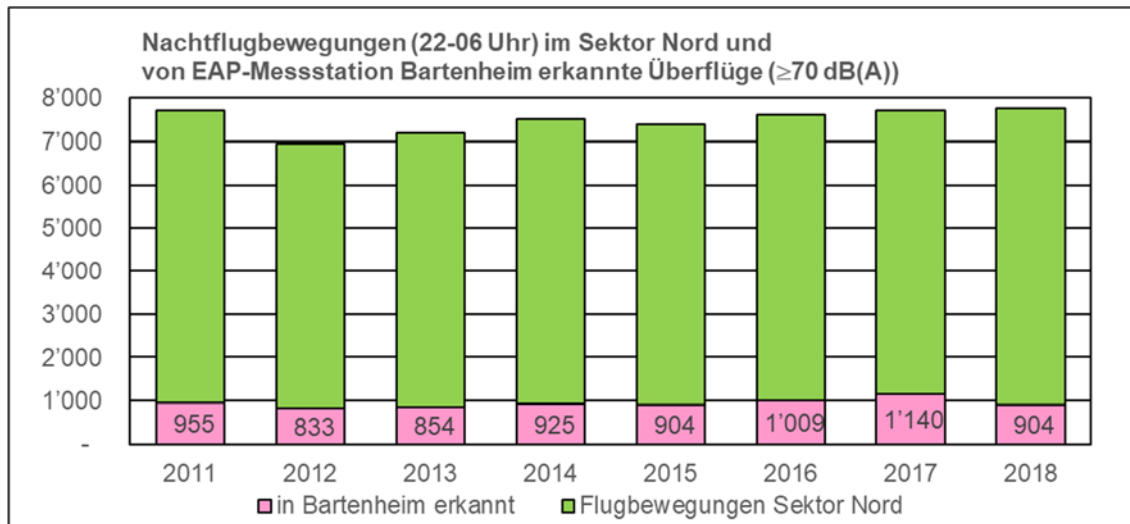
IGW: Immissionsgrenzwert Empfindlichkeitsstufe II

Quelle: Lärmbelastungskataster BAZL zum EuroAirport 2009

Die Fluglärmkommission beider Basel beklagt in ihren letzten Berichten zwar die Zunahme des Nachtfluglärms vor allem im südlichen Sektor des Flughafens, weist jeweils aber umgehend darauf hin, dass nach wie vor über 80 % des Nachtflugverkehrs im nördlichen Sektor erfolge. Es scheint der Kommission bislang nicht aufgefallen zu sein, dass der weitaus geringere Nachtfluganteil im Südsektor in Allschwil-Dorf seit 2016 zu mehr registrierten Überflugereignissen mit ≥ 70 dB(A) führten als in Bartenheim, wo die nördlichste EAP-Messstation steht (rund 2 km nördlich vom Pistenende und knapp 1 km seitlich der Pistenachse). 2018 waren es gar 83 % mehr flugbedingte Lärmereignisse in Allschwil als in Bartenheim.

Während der Anteil an erkannten Überflugereignissen im Allschwiler Dorfkern zwischen 2011 und 2018 von rund 30 % auf 79 % aller Nachtflugbewegungen im Südsektor anstieg, verharrte der Anteil an erkannten Überflugereignissen in Bartenheim bei 12-15 % aller Nachtflugbewegungen im Nordsektor. Diese Entwicklung mit einem Sprung im Jahr 2014 ist nur mit der Inbetriebnahme des RNAV-Systems und der gleichzeitigen Verschiebung der Startrouten ab Piste 15 nach Süden über das Allschwiler Dorfzentrum zu erklären.





Datenquelle: Umwelt-Berichte EAP 2017, Quartal-Bulletins EAP2011-2018

Obwohl von 2011 auf 2018 der Nachtflugverkehr am EuroAirport um mehr als 17 % zugenommen hat, ist die Anzahl registrierter Überflugereignisse in den Nachtstunden in Bartenheim mehr oder minder konstant geblieben. In Allschwil hingegen ist sie im gleichen Zeitraum auf rund das Achtfache angestiegen.