

Überflugentwicklung in Allschwil-Dorf, F-Bartenheim und D-Effringen-Kirchen seit 2011

Mit der Umstellung auf Nachtstarts ab Piste 15 Richtung Süden im April 2014, der Einführung der ersten RNAV-Startroute ab Piste 15 im August 2014, deren Ausbau 2015, 2018 und 2019 nahmen die Überflüge über das Dorfzentrum von Allschwil nicht nur zahlenmässig überproportional zum Gesamtflugverkehr zu, sondern auch an Lärmintensität. Das trifft auch auf andere Ortschaften im Süden des Flughafens zu. Da die Messstation des EAP in Neuallschwil erst seit wenigen Jahren in Betrieb ist und dort auch laute Flugereignisse von Südlandungen registriert werden – Letzteres gilt auch für die EAP-Messstation in Binningen und im Neubad-Quartier – sind die Ergebnisse dieser Messstationen in Bezug auf Lärmereignisse durch Starts nicht aussagekräftig. Die EAP-Messstation in Hésingue erbringt für das Dorf keine repräsentativen Daten, da sie bis November 2019 am östlichen Ortsrand weitab vom Zentrum stationiert war und danach noch weiter nach Osten direkt unter die Pistenachse verlegt wurde. So verbleiben zum Vergleich der Überflugintensitäten die EAP-Messstationen in Bartenheim im Norden und Effringen-Kirchen im Westen des Flughafens.

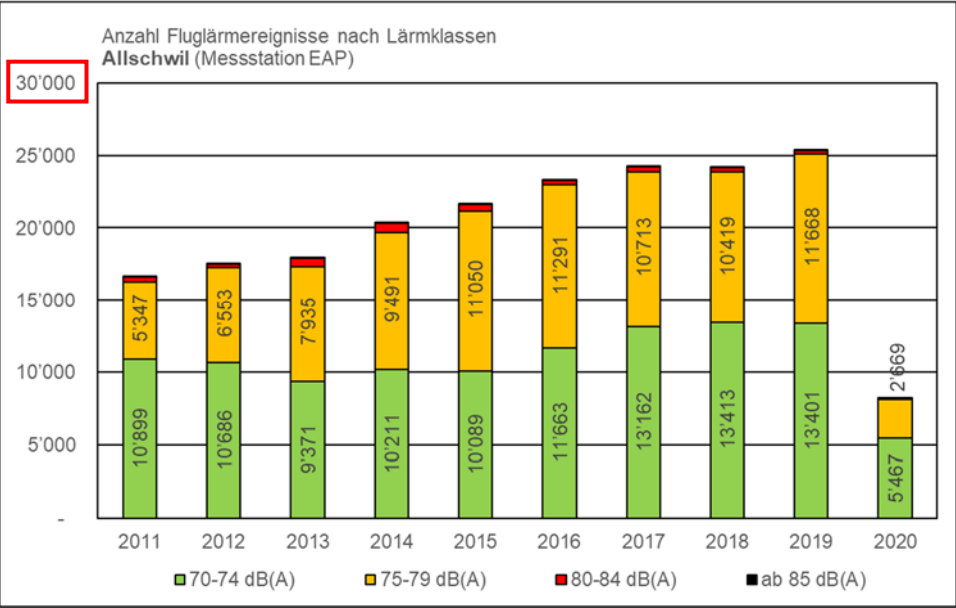
Die vorliegenden Daten umfassen eine Zeitreihe von 2011 bis 2020, wobei letztes Jahr infolge des pandemie-bedingten Groundings ab April als abnorm zu betrachten ist. Zu einem geringen Teil steht die Zunahme an lauterem Überflugereignissen in Allschwil auch im Zusammenhang mit dem Flottenwechsel von EasyJet von kleineren A319 auf grössere A320 ab 2012. Zur Hauptsache ist die qualitative und quantitative Zunahme der Lärmereignisse durch Starts aber auf die diversen RNAV-Prozeduren zurückzuführen, die seit 2018 jährlich etwas neu definiert werden.

Während in Allschwil-Dorf (im Gegensatz zu Neuallschwil) Südlandungen keine Schalldruckwerte von 70 dB(A) oder mehr verursachen, ist Bartenheim vor allem von Landungslärm betroffen. In Effringen-Kirchen sind es wiederum Starts, jedoch bereits in grösserer Überflughöhe und mit grösserer Streubreite der Flugrouten.

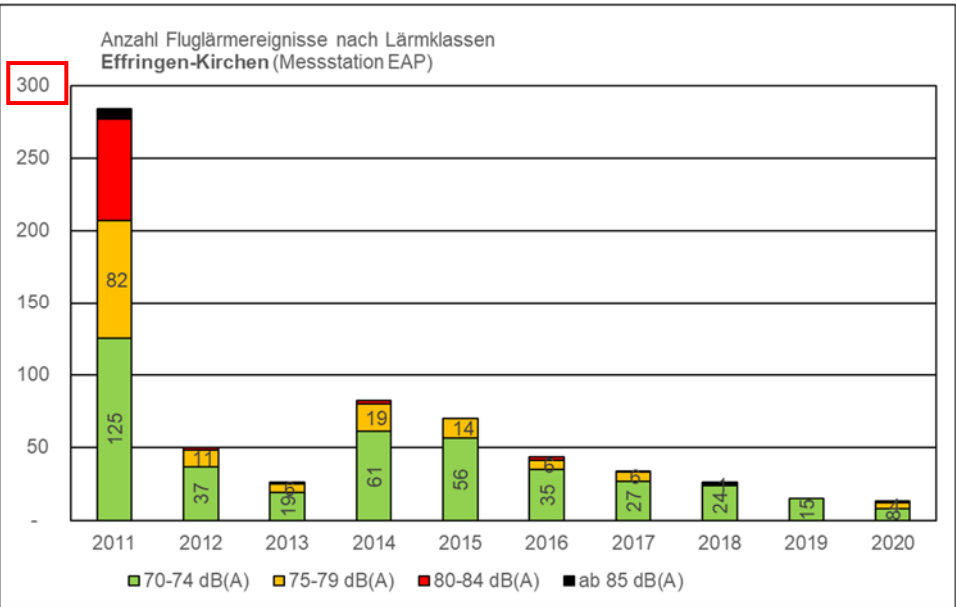
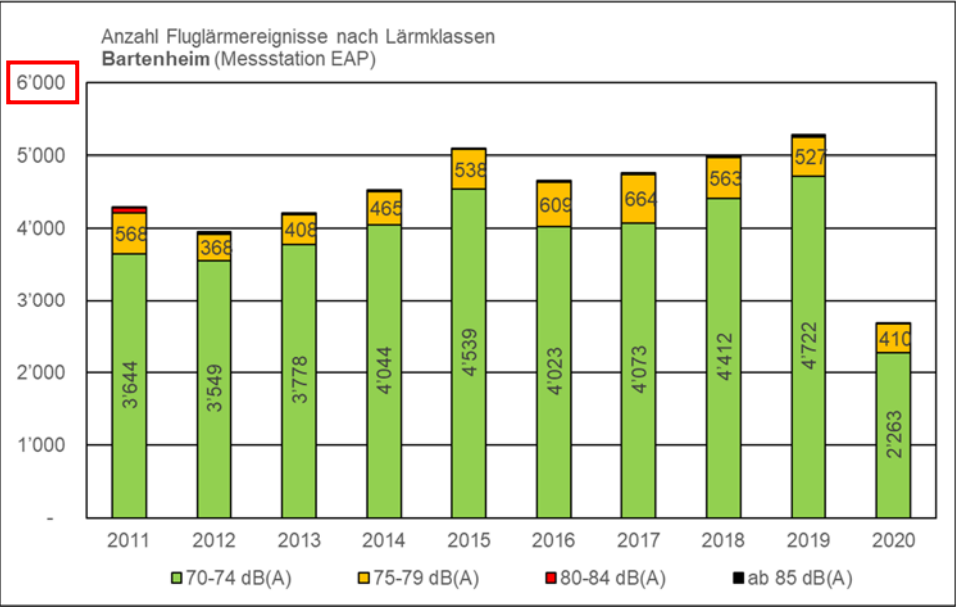
Die Flugbewegungen im Gewerbeverkehr (Linien-, Charter-, Fracht-, Expressfracht- und Taxiflüge) haben von 2011 auf 2019 am EAP um 23 % zugenommen; in Allschwil-Dorf haben sich die Lärmereignisse ab 70 dB(A) anzahlmässig aber um 52 % erhöht. In der Lärmklasse 70-74 dB(A) beträgt die Zunahme 23 %; Lärmereignisse mit 75-79 dB(A) haben sich mehr als verdoppelt (+118 %).

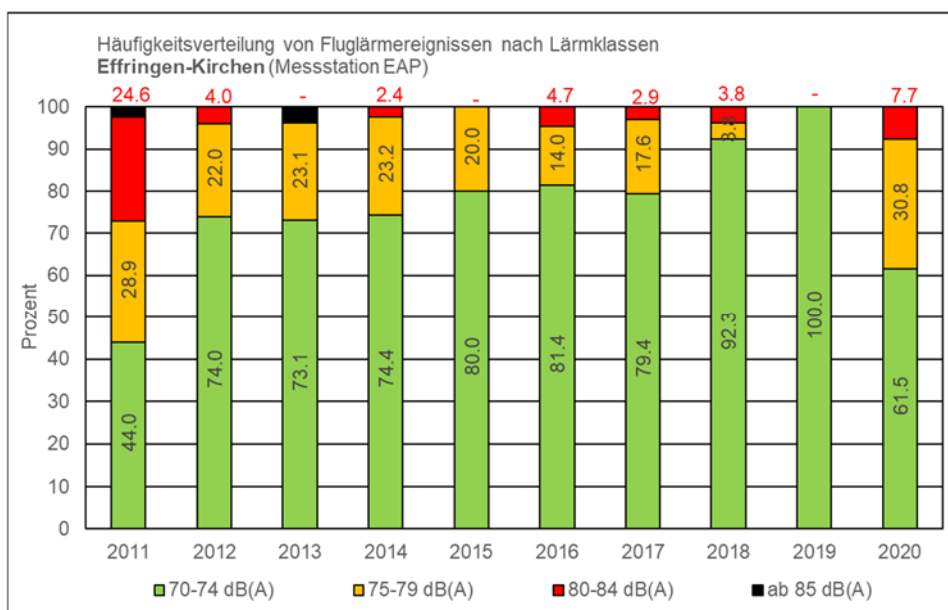
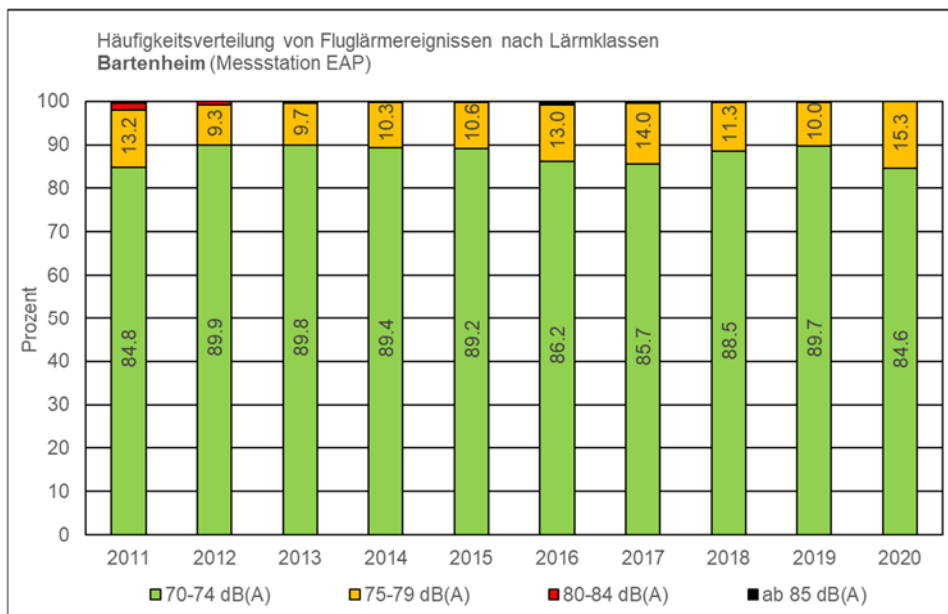
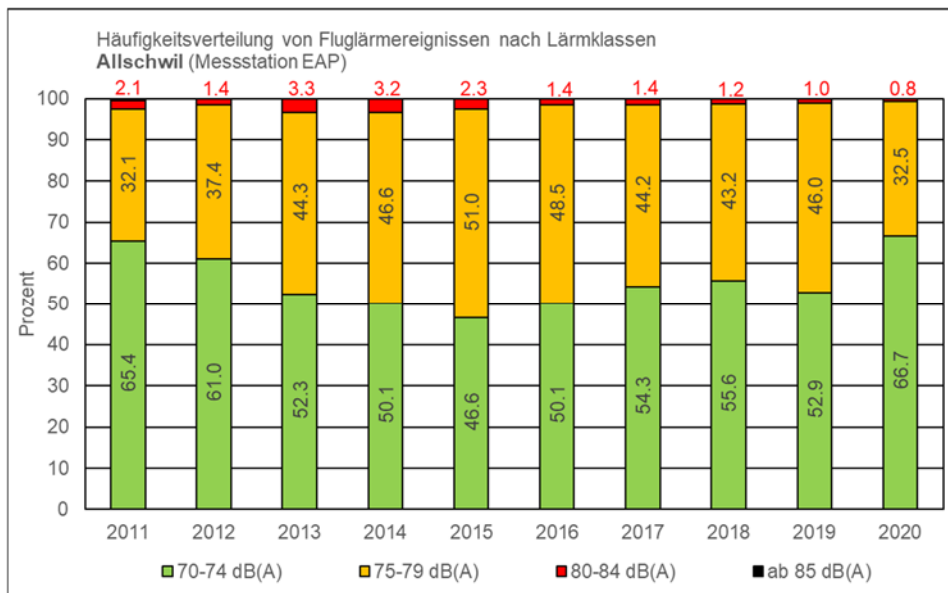
In Bartenheim entspricht die Zunahme an registrierten Fluglärmereignissen von 2011 auf 2019 dem Zuwachs des Gesamtverkehrs. Zugenommen haben insbesondere Lärmereignisse mit 70-74 dB(A), während jene in der höheren Lärmklasse (75-79 dB(A)) über den gesamten Zeitraum betrachtet plus/minus konstant geblieben sind. In Bartenheim werden in der Lärmklasse 70-74 dB(A) lediglich 30-45 % und in der Lärmklasse 75-79 dB(A) nur 5-15 % der Allschwiler Überflugereignisse registriert. Deutlich zurückgegangen sind die Lärmereignisse ab 80 dB(A).

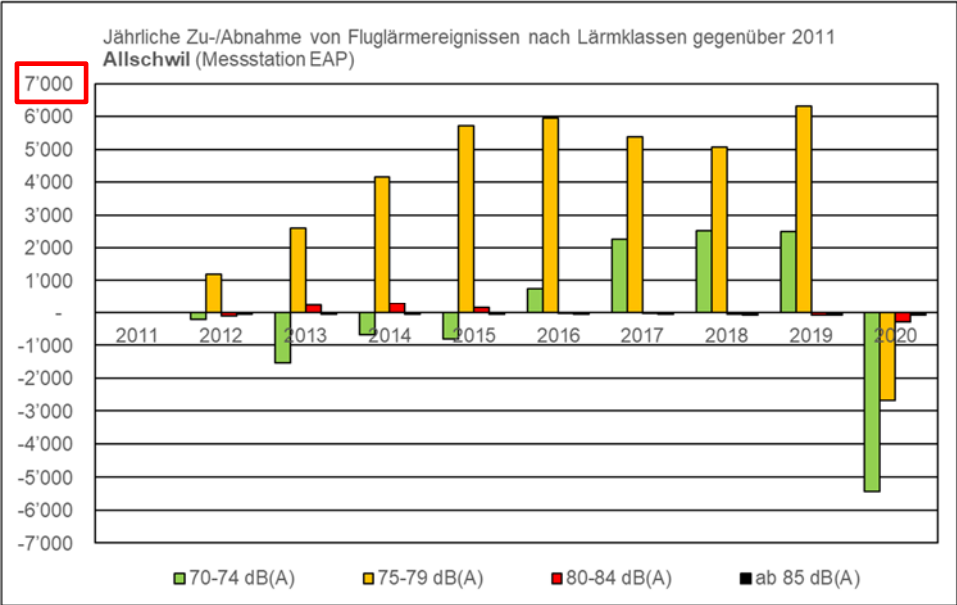
In Effringen-Kirchen haben Überflugereignisse ab 70 dB(A) seit 2012 massiv abgenommen. Seit Jahren bewegen sich die Fluglärmereignisse im Bereich von 1-2 % dessen, was in Allschwil-Dorf registriert wird.



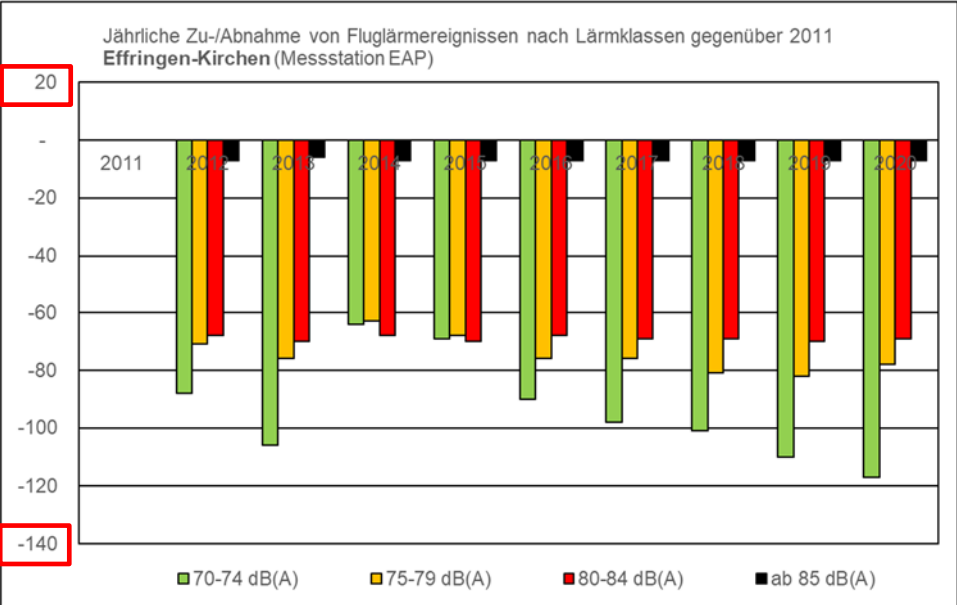
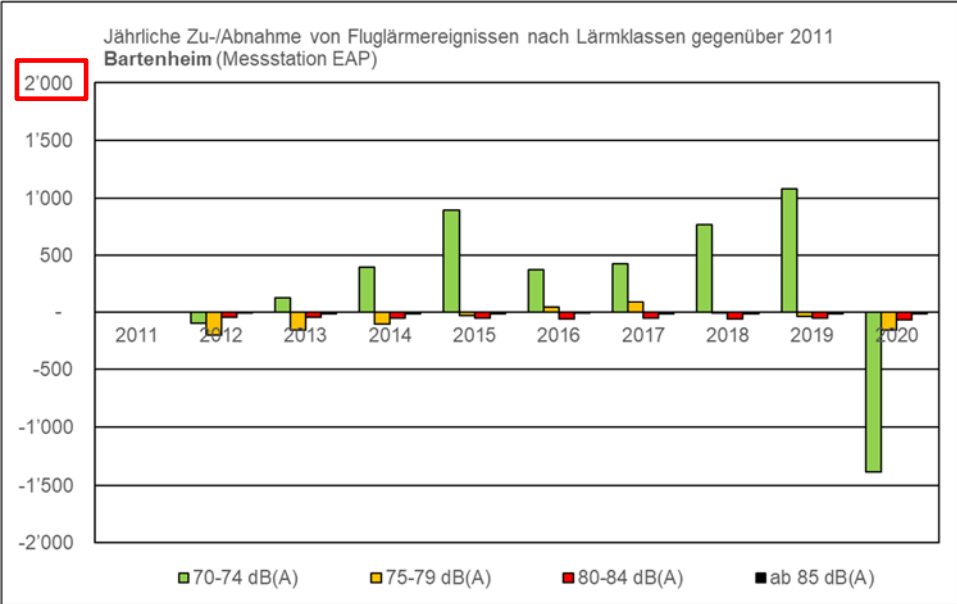
Man beachte die unter-
schiedliche Skalierung
der y-Achse.

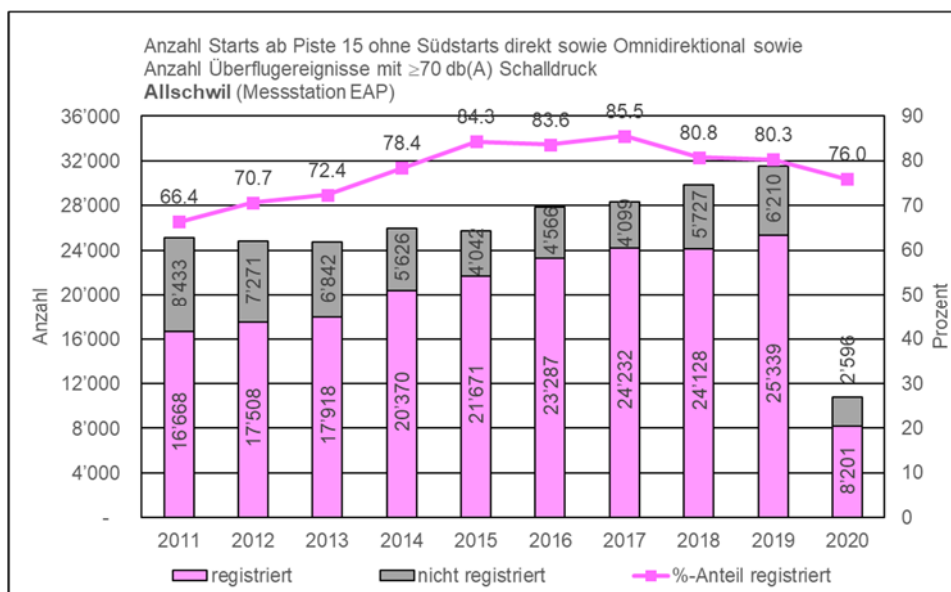
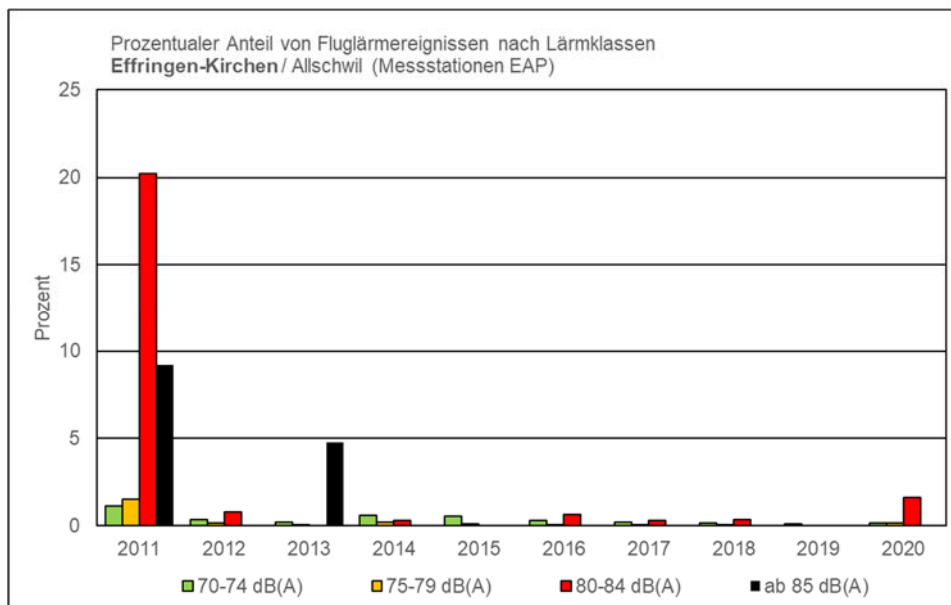
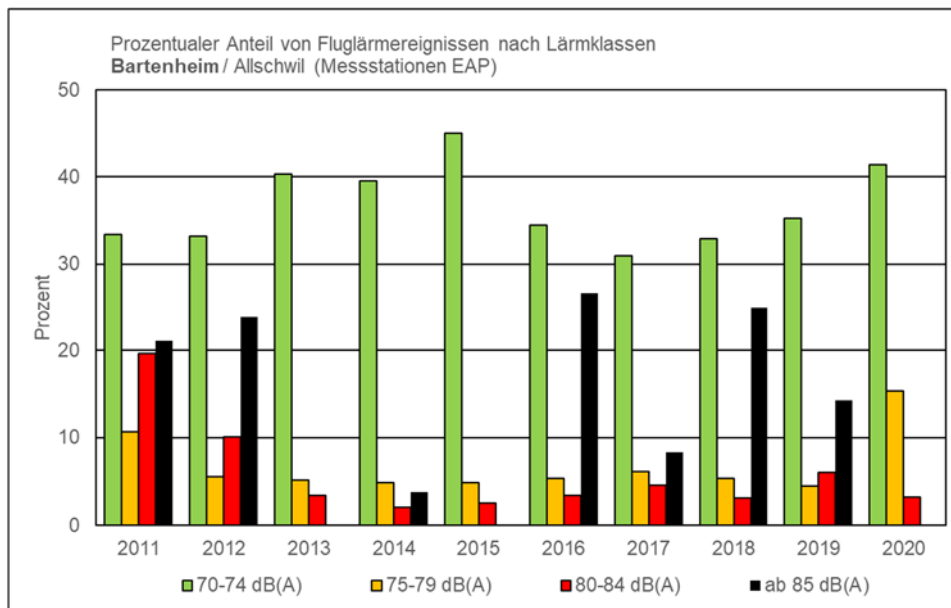






Man beachte die unterschiedliche Skalierung der y-Achse.





Die Balken (Anzahl mit ≥ 70 dB(A) registrierter und nicht registrierte Startereignisse) beziehen sich auf die linke Skala.

Die Linie gibt den prozentualen Anteil der mit ≥ 70 dB(A) registrierten Startereignisse ab Piste 15 wieder (ohne Südstarts direkt und omnidirektionale Starts) und bezieht sich auf die rechte Skala.