

Medienmitteilung vom 11. Oktober 2016

## Gemeindeverbund Flugverkehr kritisiert den Lärmbericht 2015

**Der Gemeindeverbund Flugverkehr, in welchem sieben Gemeinden solidarisch zusammengeschlossen sind, übt Kritik an einem Bericht der Fluglärmkommission der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Der Bericht zum Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahr 2015 beschränke sich auf eine nüchterne Berichterstattung zur Entwicklung des Flugbetriebs am EuroAirport und erwecke den Eindruck, dass der Fluglärm nur geringfügig zugenommen habe.**

Gemäss dem Gemeindeverbund Flugverkehr (GVF) haben in den vergangenen Jahren am EuroAirport (EAP) erhebliche Veränderungen stattgefunden, welche zu mehr Fluglärm und zu mehr nächtlicher Ruhestörung geführt haben. Von diesen Veränderungen seien die Baselbieter Gemeinden im Süden – allen voran Allschwil, Binningen und Schönenbuch – besonders betroffen.

### Zunahme der Flugbewegungen südlich vom EAP

Die Auswertungen des GVF zeigen eine deutliche Zunahme der Flugbewegungen im Süden des EAP während den Nachtstunden. In den letzten fünf Jahren sind diese um mehr als 75% angestiegen: 2015 fanden insgesamt 1185 Nachtflüge pro Jahr in Richtung Süden statt, 2011 waren es erst 670 (Quellen: Umweltberichte 2011 und 2015 des EAP<sup>1</sup>).

Aber auch die Nachtflugbewegungen im Total haben zugenommen. Seit 2006 sind diese von 7'634 auf 8'596 Nachtflüge angestiegen. Das bedeutet, dass in den vergangenen zehn Jahren beinahe 1000 Flüge (>12%) mehr pro Jahr in der Nacht gestartet sind.

(siehe Grafiken in der Beilage 1)

### Zunahme des Nacht-Fluglärms im Süden

Dass von der Zunahme der Nachtflugbewegungen insbesondere die Gemeinden südlich des EAP betroffen sind, zeigt sich auch an den gemessenen Fluglärm-Immissionen: Von 2012 bis 2015 hat der Nacht-Fluglärm in Allschwil in der ersten Nachtstunde zwischen 22 und 23 Uhr um rund 5 dB(A) zugenommen. Damit ist der Lärmpegel in Allschwil mit 53 dB(A) nun höher als jener in Bartenheim im Norden des EAP und liegt auch über dem vom Bundesamt für Umwelt festgelegten Immissionsgrenzwert für Wohngebiete<sup>2</sup>.

In der zweiten Nachtstunde von 23 Uhr bis Mitternacht hat der Fluglärm gar um 10 dB(A) zugenommen, was einer Verdoppelung des empfundenen Lärms entspricht. Der Lärmpegel in Allschwil betrug in dieser Stunde durchschnittlich 47,8 dB(A). Von der Zunahme sind auch das Gebiet Basel-Neubad und die Gemeinde Binningen betroffen, wo eine Lärmzunahme um 5 dB(A) auf 42,3 bzw. 40,4 registriert wurde.

(siehe Grafiken in der Beilage 2)

Gemäss dem Bundesamt für Gesundheit wird der Schlaf ab einer nächtlichen Lärmbelastung von 40 bis 50 Dezibel gestört und der Mensch wacht häufiger auf. Folge davon sind Schläfrigkeit sowie verminderte Aufmerksamkeit und Leistungsfähigkeit am nächsten Tag. Besonders belastet sind zudem Kinder, kranke Menschen sowie Menschen, die Schicht arbeiten und auch tagsüber schlafen<sup>3</sup>.

### Zunahme von besonders lauten Flügen

Als besonders störend ist die Zunahme der Lärmereignisse mit einem Schallpegel grösser 70 dB(A) zu betrachten. Diese haben sich seit 2011 rund um den EAP verdoppelt, was aus dem Bericht der Fluglärmkommission ebenfalls nicht

<sup>1</sup> Vgl. <http://www.euroairport.com/de/umwelt/mehr-informationen/>

<sup>2</sup> Vgl. <http://www.bafu.admin.ch/laerm/10312/10995/index.html?lang=de>

<sup>3</sup> Vgl. <http://www.bafu.admin.ch/laerm/10520/10521/?lang=de>

hervorgeht. Insbesondere in den südlichen Gemeinden Allschwil und Binningen hat eine markante Zunahme stattgefunden. In Allschwil haben sich seit 2013 die lauten Überflüge mit einem Schallpegel von über 70dB(A) in der Nacht mehr als verdreifacht. 2015 wurden 752 Nachtflüge mit einem solchen Schallpegel registriert, aufs Jahr gerechnet entspricht das zwei solchen Flügen pro Nacht. In Binningen waren es 247 besonders laute Flüge im Jahr 2015 und damit mehr als von 2011 bis 2013 in Allschwil verzeichnet wurden.

(Siehe Grafiken Beilage 3)

Auch während des Tages kann eine deutliche Zunahme lauter Überflüge registriert werden. Diese Zunahme kann gemäss dem Gemeindeverbund Flugverkehr nicht mit der Zunahme an Südstarts alleine erklärt werden.

### **Folgen des neuen satellitengestützten Startverfahrens RNAV**

Im August 2014 hat der EAP für Südstarts das satellitengestützte Startverfahren RNAV (engl. Area navigation, ursprünglich Random navigation) eingeführt. Wie sich nun nach zweijährigem Betrieb von RNAV zeigt, hat das neue satellitengestützte Startverfahren äusserst negative Auswirkungen auf die Schweizer Gemeinden.

Die Flugbahnen der startenden Flugzeuge wurden nicht nur leicht – wie im Vorfeld angekündigt – in Richtung Schweizer Grenze verschoben. Seit zwei Jahren fliegen die startenden Flugzeuge weit ins Schweizer Territorium und verursachen dadurch erheblich mehr Lärm. Dies zeigt sich in deutlich angestiegenen Messwerten in den Gemeinden Allschwil und Binningen, die zuhanden einer Expertise im Auftrag der Gemeindeverbunds Flugverkehr erstellt wurde.

(Siehe Grafiken Beilagen 4 und 5)

### **Forderungen des Gemeindeverbunds Flugverkehr an die Fluglärmkommission**

***Aufgrund der genannten Zahlen steht für den Gemeindeverbund Flugverkehr fest, dass mit der Einführung des RNAV nicht nur die Flugroute in den Süden verschoben wurde, sondern auch der Fluglärm.***

Für den GVF ist nicht nachvollziehbar, dass die Fluglärmkommission das wichtige Thema RNAV im Lärmbericht 2015 nicht behandelt, obschon es nachweislich bis nach Binningen reichende Auswirkungen hat. Ausserdem ist es unverständlich, dass die Kommission es unterlässt, die markante Zunahme der Fluglärmbelastung im Süden zu erörtern.

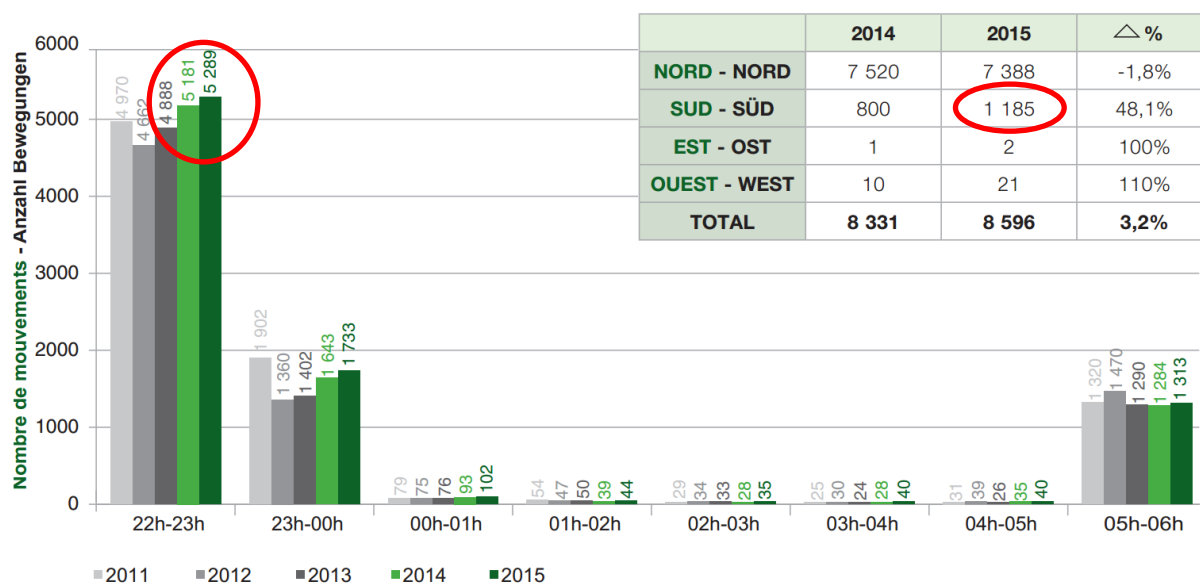
Der GVF fordert die Fluglärmkommission deshalb dazu auf, umgehend konkrete Massnahmen zur Reduktion des Fluglärms auszuarbeiten. Der GVF sieht folgende Handlungsspielräume (Beispiele):

- Anpassungen der Gebührenordnung (Lenkungsabgabe)
- Anpassungen der Flugverfahren
- Ausnutzung der gesamten Länge der Piste 15 auch am Tag
- Rechtmässigkeit von RNAV prüfen (Vernehmlassung, ESPOO-Konvention)
- Anpassungen von RNAV zur Reduktion der Lärmauswirkungen in der CH prüfen
- Nutzung Ost-West-Piste: Wie kann bessere Ausnutzung erzielt werden?
- Reduktion der Südstarts in der Nacht

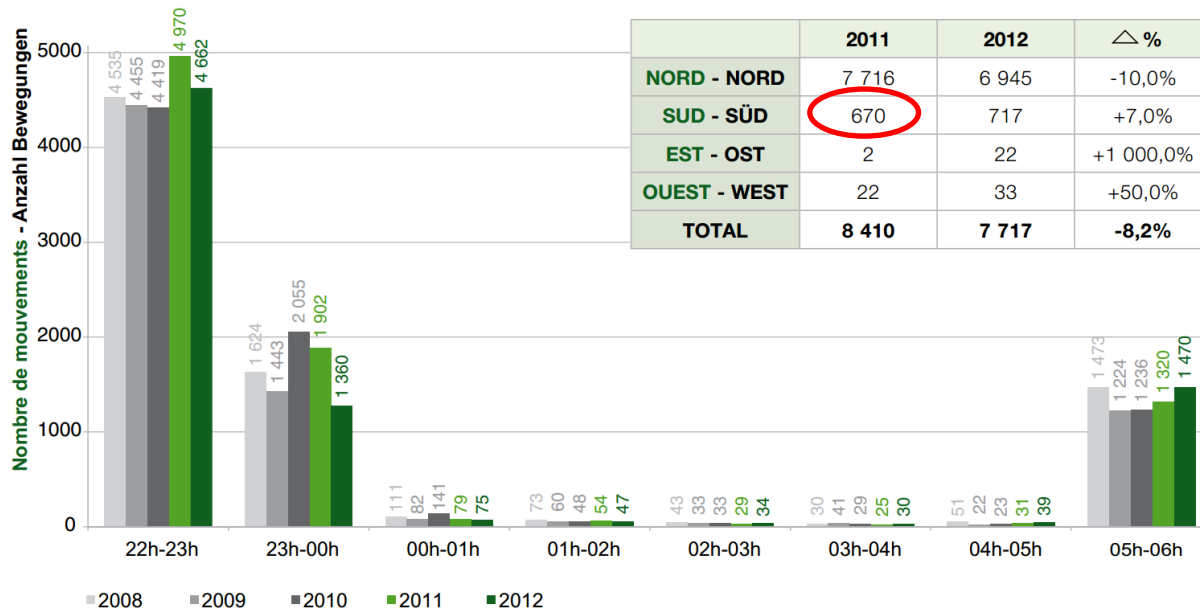
### **Für weitere Informationen:**

Robert Vogt  
Vorsitzender Gemeindeverbund Flugverkehr  
Gemeinderat Allschwil  
Baslerstrasse 111, 4123 Allschwil  
Tel. +41 76 540 52 41  
E-Mail robert.vogt@allschwil.bl.ch

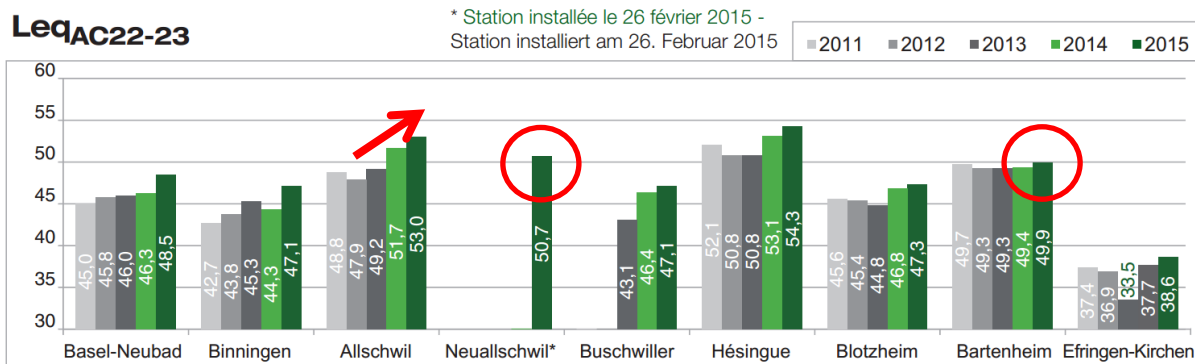
Umweltbericht 2015: Anzahl Flugbewegungen total und in den Nachtstunden



Umweltbericht 2011: Anzahl Flugbewegungen total und in den Nachtstunden

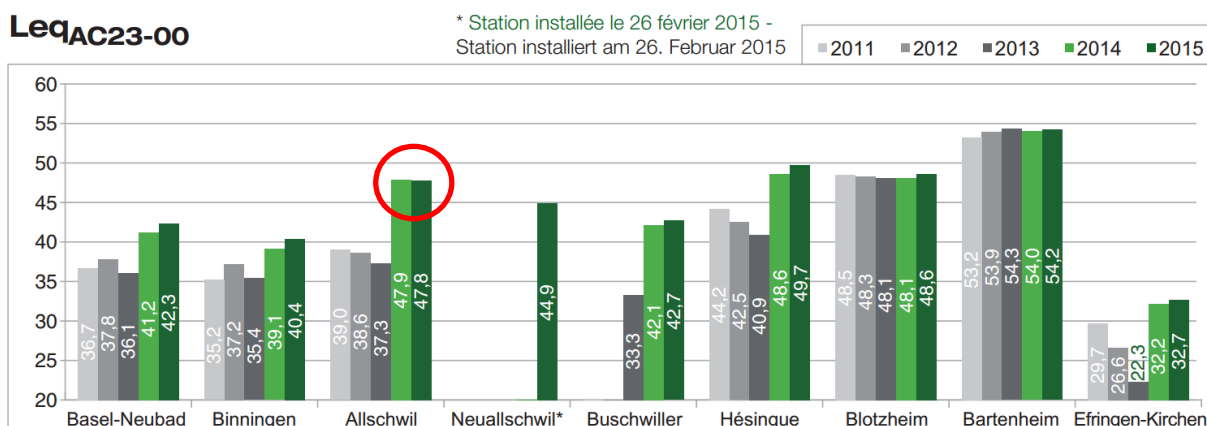


### Umweltbericht 2015: Entwicklung der Fluglärmbelastung in der ersten Nachtstunde



**Leq<sub>AC22-23</sub>** : niveau de bruit correspondant aux événements de bruit d'aéronefs entre 22h00 et 23h00 (aussi appelée la première heure de nuit). **Leq<sub>AC22-23</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 22h00 und 23h00 (sogenannte erste Nachtstunde).

### Umweltbericht 2015: Entwicklung der Fluglärmbelastung in der zweiten Nachtstunde



**Leq<sub>AC23-00</sub>** : niveau de bruit correspondant aux événements de bruit d'aéronefs entre 23h00 et 24h00 (aussi appelée deuxième heure de nuit). Les vols entre 24h00 et 05h00 sont aussi pris en compte dans le calcul de la deuxième heure de nuit. **Leq<sub>AC23-00</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 23h00 und 00h00 (sogenannte zweite Nachtstunde); Fluggeräusche von 00h00 bis 05h00 werden ebenfalls zur zweiten Nachtstunde hinzugerechnet.

**Registrierte Fluglärmereignisse in der Nacht mit Schallpegel Lmax > 70dB(A)**

Jahr	Allschwil	Binningen	Bartenheim
2011	214	105	833
2012	196	163	833
2013	241	162	818
2014	554	122	926
2015	752	247	944

(Quelle: Fluglärmberichte 2011-2015)

**Häufigkeit von Fluglärmereignissen (Starts) mit Schallpegeln von ≥70 dB an der kommunalen Messstation Allschwil-Dorf: Vergleich 2011 bis 2015**

	Jahr			Zunahme in %		
	2011	2014	2015	2014 / 2011	2015 / 2011	2015 / 2014
Starts Gewerbeverkehr total	31'025	33'120	33'921	6.8	9.3	2.4
IFR-Starts ab Piste 15 total	25'727	26'778	26'431	4.1	2.7	-1.3
Startereignisse Allschwil (≥70 dB)	16'659	20'369	21'671	22.3	30.1	6.4
davon nachts	214	553	755			
Anteil Startereignisse Allschwil von IFR-Starts Piste 15	65 %	76 %	82 %			
ILS-Landungen	2'257	2'477	3'118			

(Quelle: Expertise im Auftrag des Gemeindeverbund Flugverkehr)

**Zunahme der lauten Flugereignisse an der kommunalen Messstation Allschwil Dorf mit Lmax > 70dB(A)**

	2011			2015		
	Tag	Nacht	Gesamt	Tag	Nacht	Gesamt
Total	16'445	214	16'659	20'919	752	21'671
70-75 dB	10'780	119	10'899	9'695	394	10'089
75-80 dB	5'266	81	5'347	10'723	327	11'050
>80dB	399	14	413	501	31	532

(Quelle: Expertise im Auftrag des GVF)

**Anmerkung zu den zugrunde liegenden Flugdaten für Allschwil:**

Flugbewegungen, Gewerbeverkehr (Linien-, Charter- und Frachtflüge): Monatsstatistiken EAP  
 Starts ab Piste 15: Quartal-Bulletins und Umwelt-Berichte EAP 2011, 2014 und 2015  
 Startereignisse Allschwil (Dorf) nach Lärmklassen (≥70 dB): Quartal-Bulletins EAP 2011, 2014 und 2015  
 ILS33-Landungen: Monatsstatistiken EAP 2011, 2014 und 2015  
 Die Angaben zu den IFR-Starts ab Piste 15 enthalten keine Südstarts direkt (BASUD- und HOC-6Y).  
 Rote Schrift: möglicher RNAV-Einfluss (2. Halbjahr 2014 und ganzes Jahr 2015)

### Häufigkeit von Fluglärmereignissen (Starts) mit Schallpegeln von $\geq 60$ dB an der kommunalen Messstation Binningen: Vergleich 2011 bis 2015

	Jahr			Zunahme		
	2011	2014	2015	2014 / 2011	2015 / 2011	2015 / 2014
<b>Starts Gewerbeverkehr 1. HJ</b>						
1. HJ	15'015	15'700	16'403	685	1'388	703
2. HJ	16'010	17'420	17'518	1'410	1'508	98
<b>IFR-Starts Piste 15 ohne HOC direkt</b>						
1. HJ	12'088	12'161	12'142	73	54	-19
2. HJ	13'639	14'617	14'289	978	650	-328
<b>IFR-Starts Piste 15 HOC direkt</b>						
1. HJ	838	849	835	11	-3	-14
2. HJ	832	837	763	5	-69	-74
<b>Startereignisse Binningen</b>						
1. HJ	2'657	3'069	4'216	412	1'559	1'147
2. HJ	3'389	4'338	5'032	949	1'643	694
1. HJ %-Anteil Starts Piste 15	20.6	23.6	32.5			
2. HJ %-Anteil Starts Piste 15	23.4	28.1	33.4			
<b>ILS33-Landungen</b>						
1. HJ Anzahl	1'788	1'787	2'122			
1. HJ %-Anteil	10.1	9.7	11.1			
2. HJ Anzahl	469	690	996			
2. HJ %-Anteil	2.5	3.5	5.3			

(Quelle: Expertise im Auftrag des Gemeindeverbund Flugverkehr)

Anmerkung zu den zugrunde liegenden Flugdaten für Binningen:

Flugbewegungen, Gewerbeverkehr (Linien-, Charter- und Frachtflüge): Monatsstatistiken EAP

Starts ab Piste 15: Quartal-Bulletins und Umwelt-Berichte EAP 2011, 2014 und 2015

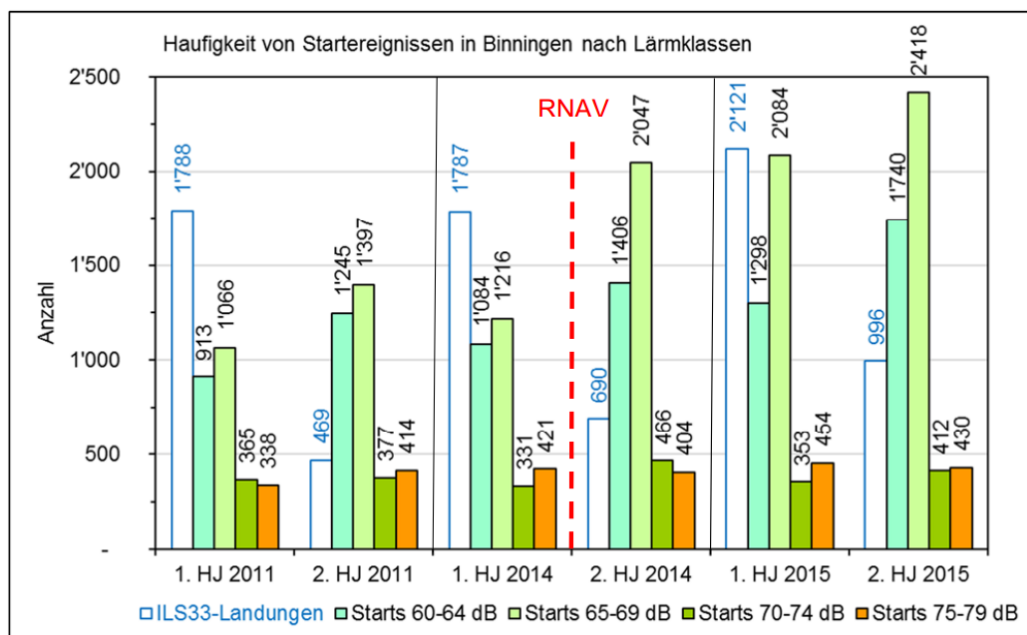
Startereignisse Binningen: DFLD, kommunale Messstation Binningen (Daten manuell bereinigt!)

ILS33-Landungen: Monatsstatistiken EAP 2011, 2014 und 2015

Südstarts direkt (BASUD- und HOC-6Y) sind separat ausgewiesen, da sie in Binningen die höchsten Lärmwerte von Starts bewirken.

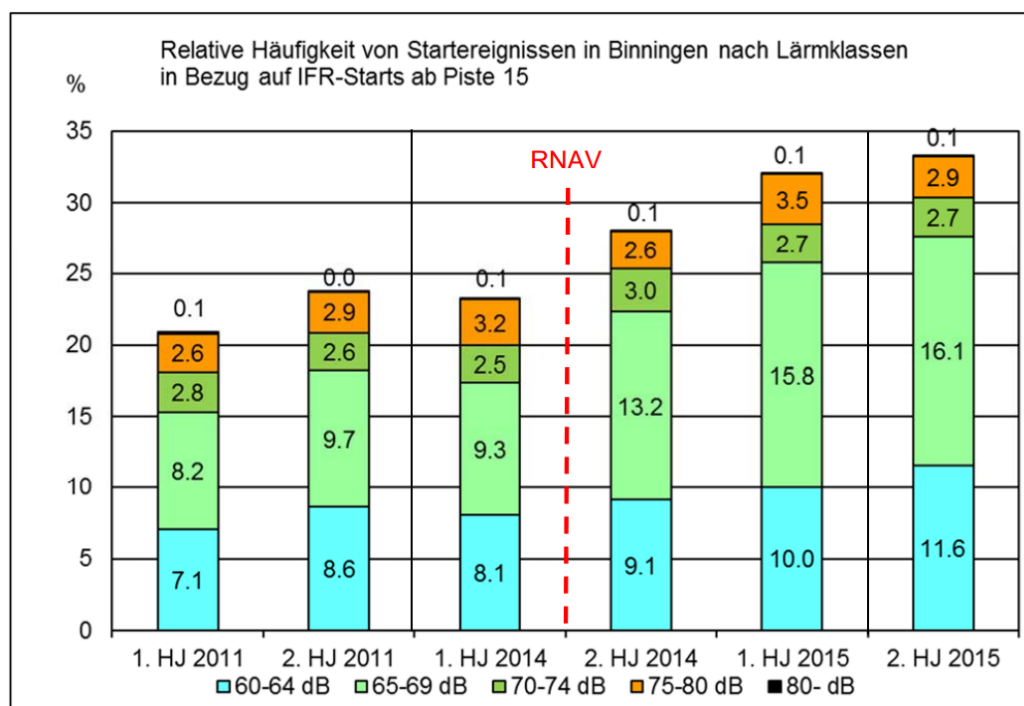
Rote Schrift: möglicher RNAV-Einfluss (2. Halbjahr 2014 und ganzes Jahr 2015)

**Häufigkeit von Startereignissen > 60 dB an der kommunalen Messstation Binningen nach Lärmklassen gegliedert: Vergleich 2011 bis 2015**



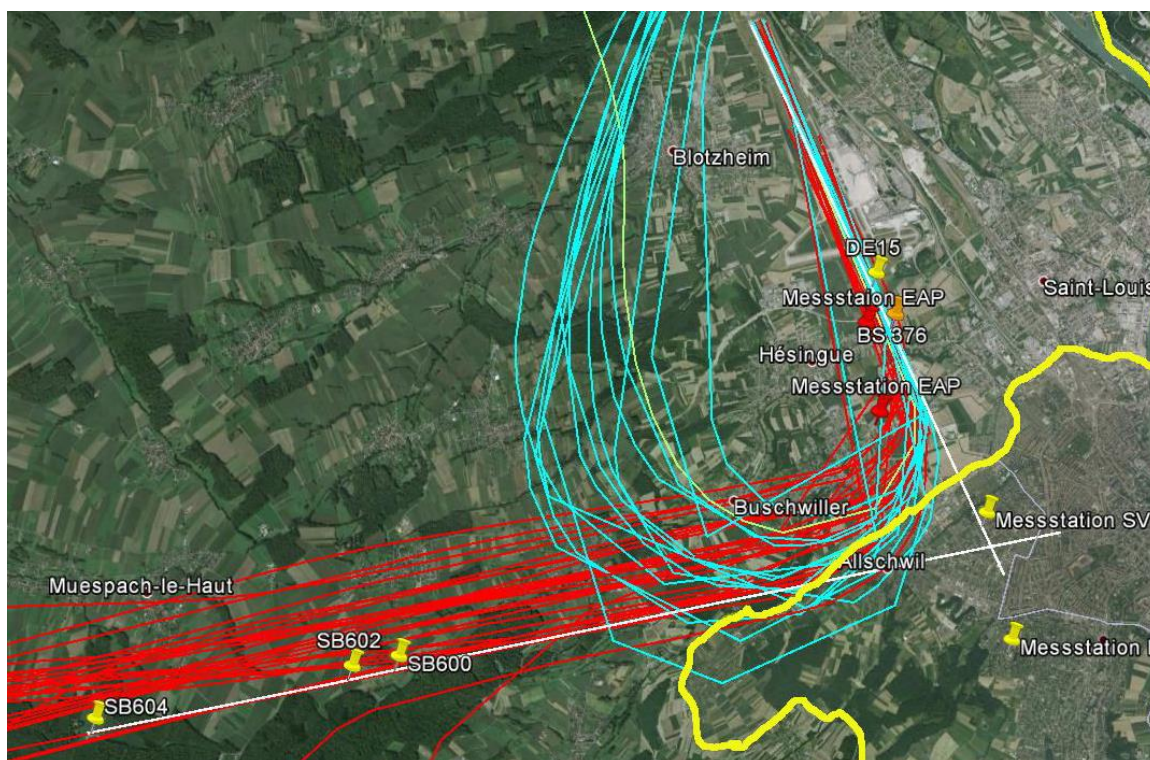
(Quelle: Expertise im Auftrag des Gemeindeverbund Flugverkehr)

**Relative Häufigkeit von Startereignissen > 60 dB an der kommunalen Messstation Binningen, Vergleich 2011 bis 2015**



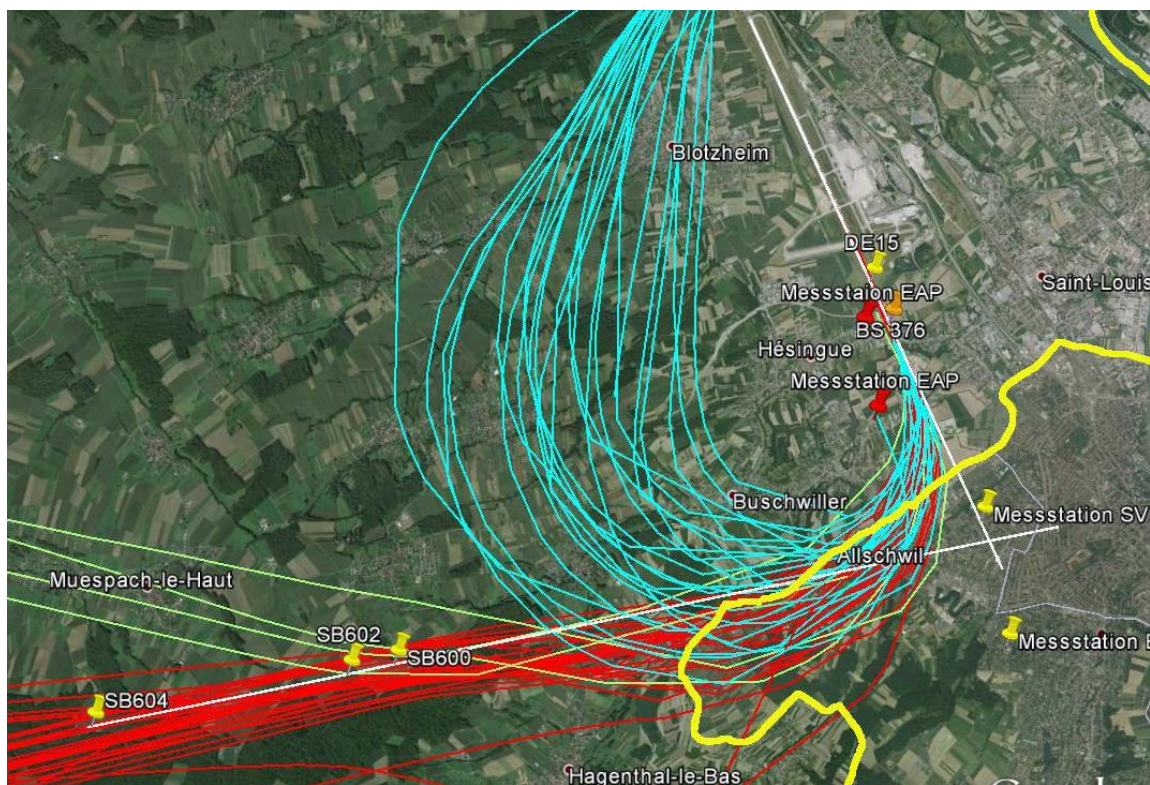
(Quelle: Expertise im Auftrag des Gemeindeverbund Flugverkehr)





24.02.2011: Flugbahnen der startenden Flugzeuge vor Einführung von RNAV

(Quelle: Schweizer Schutzverband gegen Flugemissionen)



22.08.2015: Flugbahnen der startenden Flugzeuge nach Einführung von RNAV

(Quelle: Schweizer Schutzverband gegen Flugemissionen)