

Lärmvermeidung

Lärmvermeidung



Auf diesem Bild ist eines der neuen Triebwerk-Typen des Airbus A320NEO (New Engine Option) abgebildet. Dieser Motorentyp hat nicht nur eine gegenüber dem Vorgängertyp um rund 15% reduzierten Treibstoff-Verbrauch, sondern auch einen um 10dB geringeren Lärmpegel; faktisch also eine Halbierung des Geräusches.

Dieses Bild ist symptomatisch für die Entwicklung im Triebwerkbau. Jetflugzeuge der 60er und 70er-Jahre – Typen wie Comet, Caravelle oder VC10 – verursachten einen wahrhaft höllischen Fluglärm. Seit damals hat sich der Fluglärm jedoch um zwei Drittel reduziert – und diese Entwicklung ist noch längst nicht abgeschlossen!

Wer legitimerweise gegen den Fluglärm ankämpft, darf jedoch die Augen nicht verschliessen vor den Fortschritten, die auf diesem Gebiet bereits erzielt wurden!

Seit Februar 2022 gelten auf dem EuroAirport neue, reduzierte Öffnungszeiten, die die Lärmentwicklung in den Randzeiten um bis zu 80% reduzieren werden:

Flugzeuge der Lärmkategorie 3 und tiefer: Start- und Landeverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr

Flugzeuge ab Lärmkategorie 4: Keine geplanten Starts ab 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr (Landungen bereits ab 05:00 Uhr).

Behauptung

Realität

Die neue Lärmverordnung bringt keine Verbesserung, da bis 24:00 möglich sind.

Die neue Regelung betrifft vor allem die Express-Carriers, deren Flugzeuge diesen Kategorien nicht entsprechen. Diese müssen gewissermassen die grössten Opfer bringen und ihre ganzen Flugpläne auf Abflüge vor 22:00 Uhr legen – ein klarer Nachteil in diesem Geschäft, welches auf möglichst späte Abflugzeiten angewiesen ist.
Bis spätestens 23:00 Uhr dürfen nur noch die neuesten Flugzeuge (A320NEO/A220/EMB E-Klasse) starten, deren Geräuschemissionen nur noch rund die Hälfte der anderen erwähnten Flugzeugtypen beträgt!

Es wird nach wie vor Verspätungen bis 24:00 Uhr geben.

Wenn eine Verspätung nicht durch die Airline (oder ihrer Unterakkordanten) verursacht ist, sondern durch höhere Gewalt (Wetter, Flugsicherung etc.) entstand, ist eine Verspätung bis maximal 1 Stunde möglich. Die „lauten“ Flugzeuge werden also höchstens noch bis 23:00 Uhr starten können.

Wer also wegen später Passagiere oder später Fracht mit Verspätung startet, muss drakonische Geldstrafen und Verwarnungen gewärtigen – deshalb werden sich die Abflugsverspätungen also in Grenzen halten.

Der EuroAirport nutzt die Piste 08/26 bewusst nicht, um D- und F-Gebiete zu schonen.

Die Piste 15/33 ist die Hauptpiste mit 3'800 Metern, mit Instrumenten-Landesystem ausgerüstet. Sie wird daher am meisten benützt.

Die Piste 08 führt im Endanflug über wirklich sehr dicht besiedeltes Gebiet. Für den Start eignet sie sich wegen des Second-Segment Hindernisses ebenfalls nur für Kleinflugzeuge oder Leerflüge von kleineren Verkehrsmaschinen.

Lärmvermeidung

Die Abflugrouten Rwy 15 sind so gewählt, um hauptsächlich die Franzosen zu schonen.

Die jetzigen Routen wurden vor ein paar Jahren so bestimmt, dass sie am wenigsten Anwohnerinnen und Anwohner direkt beeinflussen. Sie verlangen unmittelbar nach dem Start ein Abdrehen nach Nordwesten.

Die Kurvenflüge bei den Abflugsrouten sind lärm- und schadstoffintensiv und somit nicht mehr zeitgemäss

Abflugsrouten (Noise Abatement Procedures) sind weltweit in Kraft, um die Lärmbelastungen zu reduzieren. Die Behauptung, dass diese schadstoff- und lärmintensiv seien, entbehrt jeder Grundlage.

Hinter dieser Forderung steckt offensichtlich das Kalkül, dass daraus resultierende vermehrte Direktabflüge über die Stadt Basel viele zusätzliche und für sie hilfreiche Lärmgegner aktivieren würden.

Abflüge auf der Piste 15 in Richtung Süden sind, zumal nachts, grundsätzlich zu vermeiden

Die Pistenrichtung (Runway in use) ist grundsätzlich abhängig von der herrschenden Windrichtung. Eine leichte individuelle Seiten- oder Rückenwindkomponente ist gemäss der Flugzeughandbücher grundsätzlich tolerierbar. Bei Übersteigen dieser Limite muss zwingend auf eine andere Piste umgestellt werden.

Wenn nun aus meteorologischen Gründen die Piste 15 in Betrieb ist und die landenden Flugzeuge in Richtung Süden anfliegen, so kann nur normalerweise eine andere Maschine nicht auf der Piste 33 in Richtung Norden starten, da dies dem Befahren einer Einbahnstrasse gleichkommt. Zwar möglich, aber nur unter Einhaltung einer entsprechenden zeitlichen Separierung, was aber nicht immer möglich ist. Deshalb gilt grundsätzlich: Landung aus dem Norden – Start in den Süden.

Dass im Jahre 2017 die Direktlandungen vom Süden her zugenommen haben, hat einzig mit den herrschenden Windverhältnissen zu tun.

Starts ab der Mitte der Piste 15 statt ab der Pistenschwelle (sog. Intersection Take-Offs) sind zu vermeiden/zu verbieten, da sie die angrenzenden Siedlungsgebiete in einer geringeren Höhe überfliegen

Mit einem Start ab Pistenschwelle wird vor allem mehr Treibstoff verbrannt, weil die Flugzeuge zuerst dorthin rollen müssen, was bis zu 1'500 Meter zusätzliche Strecke ausmachen kann. Diesen Mehrverbrauch würden sie dann möglicherweise mit einem verminderten Startschub (sog. Derated Take-Off Thrust) wieder kompensieren, womit ihre tatsächliche Höhe über einem bestimmten Punkt vermutlich nicht viel höher wäre.

Massgebend ist die Minimum-Sicherheitshöhe von 1'300 Fuss (396 Meter) beim Abdrehen. Eine mögliche Lösung wäre es, die Minimum-Höhe über besiedeltem Gebiet heraufzusetzen, was aber wiederum zum teilweisen Wegfall von Intersection Take-Offs sowie einem höheren installierten Startschub und somit zu mehr Fluglärm führen würde.

Die dafür zuständigen Französischen Behörden sind, in Zusammenarbeit mit dem Dachverband ICAO, laufend am optimieren der Prozederes. Allerdings können diese aus Sicherheitsgründen nur im Konzert mit den weltweiten Standards eingeführt werden.

Die Anzahl der Flugbewegungen müsste auf 100'000 Flüge plafoniert und der Flugverkehr damit mengenmässig eingefroren werden.

Seit dem Jahr 2006 stagniert die Anzahl der Flugbewegungen bzw. stieg nur marginal an, während die Anzahl der beförderten Flugpassagiere von damals 3.8 auf nunmehr 7.9 Millionen angestiegen ist. Der Trend geht also zu grösseren, moderneren und somit leiseren Flugzeugen (z.B EasyJet: A319→A320(NEO)→A321(NEO). Eine Plafonierung bewirkt also im Prinzip nicht viel. Vielmehr wäre sie eine Einschränkung des Wettbewerbs, wenn weitere Flüge nicht mehr zugelassen werden dürften – mit all seinen Nachteilen!

Der Flughafen sollte nicht in Wohnbaugebieten stehen.

Der Flughafen wurde in den 40-er Jahren in ein schwach besiedeltes Gebiet gelegt, in ein Gebiet, in welchem wenig Leute gestört wurden vom Fluglärm, welcher damals von alten Kolbenmotor-Flugzeugen dominiert wurde. Dieses Gebiet ist seither sehr stark angewachsen, vermutlich nicht zuletzt aufgrund der tiefen Bodenpreise. Es ist anzunehmen, dass sich viele neue Anrainer dort

Lärmvermeidung

niedergelassen haben in der Absicht, später gemeinsam gegen den Flughafen vorzugehen und damit ihre eigene Lebensqualität (und den Wert ihrer Einfamilienhäuser) zu steigern. Der Flughafen war aber zuerst da!

Diese Tendenz zeigt sich übrigens weltweit, ziemlich krass auch in Zürich-Kloten!

Fluglärm ist grundsätzlich schlimmer als Strassenverkehrslärm

Der Fluglärm hat seit der Inbetriebnahme der ersten Generation von Jet-Verkehrsflugzeugen nachweisbar um zwei Drittel abgenommen – und die Entwicklung geht weiter. Beispiel A320/A320NEO: Diese Maschine wurde in der NEO-Variante im Wesentlichen mit Triebwerken der neuesten Generation ausgerüstet, und diese verursachen spezifisch rund 10 Dezibel weniger Lärm als die in der Basis-Version verwendeten Motoren. Das entspricht faktisch einer Halbierung des Lärms!

Warum hingegen der Strassenverkehrslärm eine höhere Toleranz und Akzeptanz bei der Bevölkerung verdient, kann eigentlich nur damit erklärt werden, dass die Mehrheit der Bevölkerung am Strassenverkehr selber aktiver beteiligt ist als am Luftverkehr.

Die Hersteller und die Airlines kümmern sich nicht um den Fluglärm

Die Airlines sind sehr wohl interessiert an einer Lärmvermeidung. Grundsätzlich gilt bei einem Flugzeug, dass alles, was Lärm erzeugt, Treibstoff verbraucht. Das beginnt mit den eingestellten Triebwerksleistungen, geht über Steigflug- und Landeanflugprofile und endet bei den Klappenstellungen sowie daran, wie weit vor der Pistenschwelle die stark Luftwiderstand erzeugenden Fahrwerke ausgefahren werden.

Grundsätzlich ist die ganze Industrie an einer Lärmvermeidung interessiert, und zwar genau aus den nachbarschaftlichen Gründen. Die Massnahmen zur Lärmreduzierungen gehen viel weiter als z.B. beim Strassen- und Bahnverkehr.