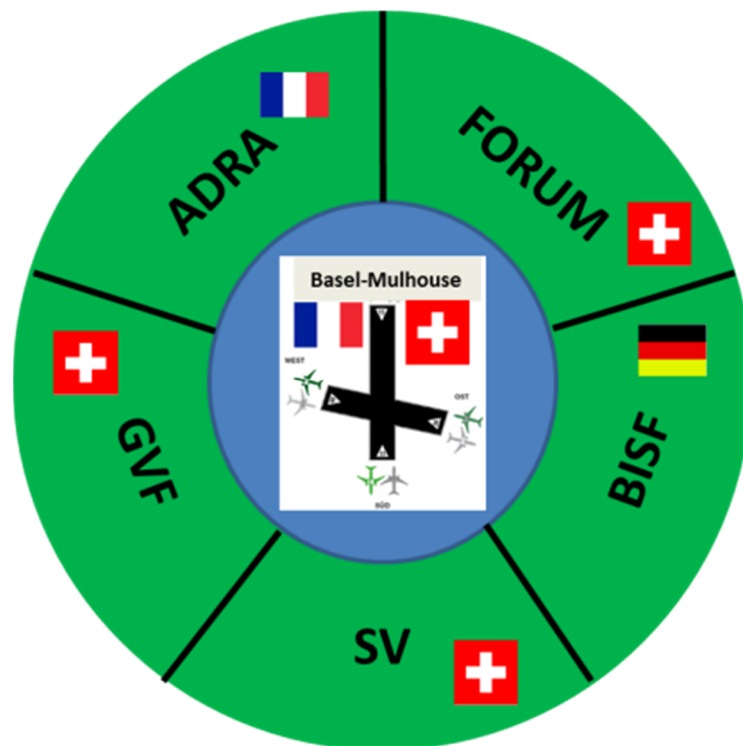


Trinationale Umweltcharta zum Schutz vor Belastungen durch den expandierenden Flughafen Basel-Mulhouse

**Pressekonferenz aller Anrainerverbände
und des Gemeindeverbundes**



Hégenheim, den 18. Januar 2018

Presseunterlagen

1. Einleitung
2. Die Charta
3. Die Umstände
4. Die Unterzeichner
5. Erläuterung der Chartapunkte:
 - Verlängerung der Nachtflugsperre
 - Plafonierung
 - Flugverfahren

Einleitung

Der Flughafen Basel Mulhouse expandiert. Er expandiert insbesondere seinen Nachtflugbetrieb. Er tut alles um seine Kapazität zu erhöhen. Die Schweizer Regierung unterstützt die Expansion im Bericht des Bundesrates zur Luftfahrtpolitik (LUPO) von 2016 ausdrücklich. Der Bahnanschluss wird mehr Passagiere bringen. Gepäcksortierung, Parkhäuser und Hotels flankieren diese Expansion. Aber es gibt keinerlei sichtbare Anstrengungen, um die negativen Auswirkungen dieser Expansionspolitik zu erfassen, zu bewerten oder gar einzudämmen. Die klar dokumentierte Krankheitsgefährdung wird ignoriert. Die Notwendigkeit des freien Flugverkehrs ohne Einschränkungen wird immer wieder für die Erhaltung des Wirtschaftsstandortes bemüht, ohne irgendwelche Zahlen und Argumente vorzulegen.

Deshalb wollen wir ins Zeitalter des vernünftigen und nachhaltigen Flugverkehrs aufbrechen.

Dies ruft alle um den Flughafen agierenden Anrainerverbände zu gemeinsamem Handeln auf. Mit der heute publizierten Charta dokumentieren wir unsere gemeinsamen Forderungen und unsern Willen zu ihrer Umsetzung. Alle Anrainerverbände, 360 Grad um den Flughafen sind zu 100 Prozent beteiligt. Ebenso der Gemeindeverbund Flugverkehr. Unsere Initiative verfolgt vergleichbare Ziele, wie sie in den Vorstößen des Parlamentes von Baselland, des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) und der 40 Gemeinden von Saint-Louis Agglomération formuliert wurden. Unsere Charta enthält wohlüberlegte Vorschläge, welche die Zukunftssicherheit von Anwohnergemeinden und Flughafen gewährleisten. Unser Ziel ist die Verbesserung von Lebensqualität und Gesundheit der Anrainer, aber auch die Klarstellung von Optionen und Grenzen der Flugwirtschaft auf dem stadtnahen Flughafen Basel-Mulhouse.

Association de Défense des Riverains de l'Aéroport, ADRA (Frankreich)
Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenanrainer BISF e.V. (Deutschland)
Forum Flughafen - nur mit der Region, FORUM (Schweiz)
Gemeindeverbund Flugverkehr*, GVF (Schweiz)
Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen, SV (Schweiz)

Trinationale Charta zur Verbesserung des Schutzes der Anrainer am Flughafen Basel - Mulhouse

Der Fluglärm hat in den letzten drei Jahren massiv zugenommen. Mancherorts hat sich der Nachtfluglärm seit 2013 mehr als verdoppelt, an allen Messstationen hat er 2016 neue Höchststände erreicht. Zum ersten Mal wurde ein gesetzlicher Lärmgrenzwert in der Schweiz überschritten. Die resultierenden Gesundheitsgefahren und die Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität sind nicht hinnehmbar.

Die Anrainerverbände weisen die Verantwortlichen ausdrücklich auf die zunehmende Belastung der betroffenen Bevölkerung und ihr Recht auf eine nachhaltige Zukunft hin.

Durch die Weiterentwicklung der Flugtechnik ergeben sich neue Möglichkeiten, und die Bevölkerung erwartet deshalb einen verbesserten Schutz. Vorschriften zu Limitierungen wurden an vielen europäischen Flughäfen durchgesetzt ohne eine massvolle Entwicklung zu gefährden.

Angesichts der enormen Zunahme des Fluglärms stellen die Anrainer folgende Forderungen:

- **Strikte Nachtflugsperrre von 23 bis 6 Uhr**
Alle fünf benachbarten Flughäfen haben bereits eine längere Nachtflugsperrre als Basel. Die Kantonsparlamente beider Basel haben mit regierungsverbindlichen Beschlüssen eine Nachtflugsperrre von 23 bis 6 Uhr verlangt.
- **Plafonierung der Flugbewegungen auf 100 000 pro Jahr**
Der Fluglärm ist dabei generell auf den heutigen Stand zu begrenzen und von 22-23 Uhr sowie von 6-7 Uhr um mindestens Leq 3dB zu reduzieren.
- **Abschaffung der lärm- und schadstoffintensiven Kurvenflüge bei Start und Landung**
Flugrouten wie Elbeg, Lumel und Basud 6T mit ihren Kurven von 90 bis 270° sind durch neue Verfahren zu ersetzen.

Die fünf Anrainerverbände verlangen, dass die drei Forderungen umgesetzt werden. Sie appellieren an alle Amts- und Fachstellen, Politikerinnen und Politiker und Entscheidungsträger diese Positionen mit Nachdruck zu vertreten.

**) die Unterzeichner der Charta sind Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald und Schönenbuch*

Im Dreiland am Oberrhein, den 18. Januar 2018

ADRA
Der Präsident:

BISF
Der Vorsitzende:

Forum
Der Vorstand,
vertreten durch:

Gemeindeverbund
Der Vorsitzende,
vertreten durch:

Schutzverband
Die Präsidentin:

B. Wollenschneider

Jürgen Fingerle

Joelle Della-Valle

Robert Vogt

Madeleine Göschke

Association de Défense des Riverains de l'Aéroport, ADRA (France)
Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenrainer BISF e.V. (Allemagne)
Forum Flughafen - nur mit der Region, FORUM (Suisse)
Gemeindeverbund Flugverkehr*, GVF (Suisse)
Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen, SV (Suisse)

Charte trinationale pour une meilleure protection des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Les nuisances sonores ont fortement augmenté ces trois dernières années. Par endroits, les nuisances nocturnes ont plus que doublé depuis 2013 et les stations de mesure enregistrent des niveaux record. Pour la première fois, une limite réglementaire a été dépassée en Suisse. Les dangers qui en résultent pour la santé et la dégradation de la qualité de vie et de l'habitat ne sont plus acceptables.

Les associations de riverains attirent expressément l'attention des responsables sur l'augmentation des nuisances subies par la population et son droit à un avenir durable.

Les progrès techniques dans l'aéronautique ouvrent de nouvelles possibilités, c'est pourquoi la population en espère une meilleure protection. Des mesures limitatives ont été mises en place sur de nombreux aéroports européens sans que cela ne compromette un développement raisonné.

En raison de l'augmentation considérable du bruit, les riverains revendiquent les mesures suivantes :

- **le respect strict du repos nocturne de 23 à 6 heures.**
Les cinq aéroports les plus proches ont mis en place un repos nocturne plus long. Les deux parlements cantonaux bâlois ont voté le couvre-feu de 23 à 6 heures.
- **la limitation des mouvements à 100000/an.**
En même temps et de manière générale, les nuisances sonores doivent être limitées au niveau actuel et réduites de 3dB Leq entre 22 et 23 heures et entre 6 et 7 heures.
- **la suppression des boucles bruyantes et polluantes au décollage et à l'atterrissage.**
Les trajectoires tel que Elbeg, Lumel et Basud 6T avec des virages de 90° à 270°, doivent être remplacées par de nouvelles procédures.

Les cinq associations de riverains demandent que les trois revendications soient réalisées. Elles en appellent aux autorités et services compétents, aux élus et aux décideurs de soutenir avec force ces positions.

**) les signataires de la Charte sont Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald et Schönenbuch*

Région des Trois Frontières, le 18 janvier 2018

ADRA
Le président:

BISF
Der Vorsitzende:

Forum
Der Vorstand,
représenté par:

Gemeindeverbund
Der Vorsitzende,
représenté par:

Schutzerband
Die Präsidentin:

B. Wollenschneider

Jürgen Fingerle

Joelle Della-Valle

Robert Vogt

Madeleine Göschke

Die Umstände

Trotz gegenteiliger Ankündigungen und Versprechen nimmt der Flugverkehr am Flughafen Basel-Mulhouse immer weiter zu. Die Zahlen sind dramatisch.

Hier ein paar Beispiele:

- Überschreitung von gesetzlichen Lärmgrenzwerten in Allschwil und im Elsass
- Verdoppelung des Nachtfluglärms in Allschwil
- Verfünfachung der nächtlichen Weck-Flüge mit mehr als 70 Dezibel von 196 im Jahr 2012 auf 1024 im Jahr 2016 in Allschwil
- 19%ige Erhöhung der Flugbewegungen nach 23 Uhr im Jan-Sept 2017-12-19
- 9.5% des gesamten Flugverkehrs findet in der Nacht statt

Trotz dieser klar dokumentierten Entwicklung weigern sich die Verantwortlichen bisher wirksame Schritte zum Schutz der Anrainer zu unternehmen. Die erhöhte Belastung wird auch spürbar mit der Forderung zur Verlängerung der Nachtflugsperrung durch die St. Louis-Agglomération, durch den Trinationalen Eurodistrict Basel, ETB, und durch das Parlament von Baselland.

Zu diesen lokalen Gegebenheiten muss die Gesamtsituation betrachtet werden. Hier sind die Bestrebungen der Schweiz maßgebend. Gemäß dem Bericht des Bundesrates zur Luftfahrtpolitik (LUPO) von 2016 stoßen die Flughäfen Zürich und Genf an ihre Kapazitätsgrenzen, während Basel noch freie Kapazitäten aufweist. Nachdem der Bund zudem die Belastung der (allerdings nur „Schweizer“) Bevölkerung als gering einschätzt, ist klar welche Ziele mit dem Bahnanschluss und den weiteren flankierenden Maßnahmen verfolgt werden: Signifikante Vermehrung und Verschiebung von Flugbewegungen nach Basel-Mulhouse mit der Konsequenz einer deutlichen Zunahme der Belastung.

Ein drittes Problem ist die ungleiche Belastung um den Flughafen. Mit dem Grossratsbeschluss von 1976 – Pistenverlängerung und Lärm 956.520, hat der Kanton Basel-Stadt der Finanzierung des Flughafen-Ausbaus nur unter der Bedingung zugestimmt, dass für die eigene Bevölkerung kein zusätzlicher Fluglärm entsteht.

In der Folge hat sich auf dem Flughafen ein seit 1999 etabliertes kompliziertes Kurvensystem der An- und Abflüge etabliert. Dadurch wird Basel-Stadt konsequent umflogen.

Diese Entwicklung zeigt die Notwendigkeit von Maßnahmen deutlich auf. Sie zeigt auch auf, dass die alleinige Verlängerung der Nachtflugsperrung für den Schutz der Anrainer zu kurz greift. Wir beziehen deshalb die Nachtrandzeiten in die Betrachtung der Nachtruhe ein. Unverzichtbar sind für uns auch die zweite und die dritte Forderung unserer Charta.

Hundert Prozent der aktiven Anrainerverbände verfolgen gemeinsam diese Ziele. Mit dem Gemeindeverbund Flugverkehr haben wir einen ersten kommunalen Partner gefunden.

Die Unterzeichner

Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, ADRA

L'ADRA, fondée en 1988, est une association dédiée à la défense des riverains. Elle est la seule association en France à représenter les riverains à la Commission Consultative de l'Environnement, la Commission Tripartite de l'Environnement (trinationale) et à la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR, aides à l'insonorisation).

L'ADRA ne s'oppose pas à un développement raisonné de l'aéroport et à la création d'emplois, mais exige la prise en compte des besoins légitimes de la population en termes de sécurité, de qualité de vie, de santé et de protection de l'environnement.

L'ADRA est signataire avec ses partenaires Suisses et Allemand de la Charte Trinationale de 2006. L'ADRA a toujours privilégié et activement soutenu le dialogue avec tous les intervenants, Aéroport, municipalités, élus et autorités, persuadé que la cause des riverains est mieux défendue en exposant les faits et en responsabilisant nos interlocuteurs.

L'ADRA est membre de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs UFCNA, et d'Alsace Nature.

Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenanrainer, BISF

Die Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenanrainer hat sich 2000 als eingetragener Verein gegründet ursprünglich anlässlich der undemokratisch eingeführten Änderung der Flugverfahren, die seither insbesondere Das Markgräfler Land mit An- und Abflugverfahren belastet, ohne die Notwendigkeit nachzuweisen.

Die BISF vertritt als einzige deutsche Anrainer Organisation die Interessen der von Flugemissionen belasteten deutschen Anrainern. Entsprechend sind wir in kommunalen und regionalen Gremien als Bürgervertreter für die Deutsche Seite bestellt. Wir arbeiten nicht nur eng mit den Partner Organisationen bzgl. des Flughafens Basel-Mulhouse zusammen, sondern auch überregional (Kloten, Frankfurt, Berlin). Wir bringen uns insbesondere mit unserer Expertise in die technischen Abläufe des Flugbetriebes und in Fragen der Gesundheitsbelastung in die Diskussion ein. Als Mitunterzeichner der ursprünglichen Charta von 1996 halten wir die Unterzeichnung und Verfolgung der Chartaziele mit dem Wissen der Unterstützung ALLER anderen Anrainerorganisationen für wichtig und zielführend.

Forum – Flughafen nur mit der Region

Das Forum – Flughafen nur mit der Region wurde 1999 gegründet und zählt heute rund 1'000 Einzel- und Familienmitglieder.

Das Forum bezweckt, durch alle geeigneten Massnahmen auf politischer und technischer Ebene die Bevölkerung in der Region des Euro-Airport Basel- Mulhouse vor allen schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs, ökologischen Nachteilen und möglichen Katastrophen zu schützen.

Gemeindeverbund Flugverkehr (GVF)

Die sieben angeschlossenen Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Reinach und Schönenbuch setzen sich regional ein für den Schutz der Bevölkerung vor dem Fluglärm. Der Gemeindeverbund fordert seit Jahren wirksame Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung in der Region. Zentraler Bestandteil der Arbeit des Gemeindeverbunds ist die Einschränkung der Nachtflugbewegungen.

Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen

Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen wurde 1974 gegründet. Er umfasst rund 1000 Einzel- und Familienmitglieder, die mehrheitlich in Allschwil wohnen. Hinzu kommen zahlreiche Kollektivmitglieder, etwa die Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen, Reinach und Dornach, dazu mehrere Quartiervereine und Umweltverbände. Unsere Vertreter sind in Gemeinde und Kantonsparlamenten und im Nationalrat aktiv, ebenso als Gemeinderätinnen mit Anträgen und Vorstößen. Unser wichtigster Antrag war die Motion unserer Präsidentin für eine Nachtflugsperr von 23 bis 6 Uhr, welcher 2016 mit 66 gegen 9 Stimmen vom Landrat bestätigt wurde. Wir arbeiten mit in der Steuerungsgruppe von KLUG, der Schweizer Vereinigung „Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit“. Wir verhandeln regelmäßig mit den Kantonsregierungen, den Bundesämtern für Umwelt und für Zivilluftfahrt. Der Schutzverband betreibt eine eigene Messstation im Zentrum von Neuallschwil. Damit konnte er zum Beispiel zeigen, dass die außerhalb des Zentrums liegende Messstation des EAP zu niedrige Werte ausweist.

Unsere wichtigste Erkenntnis: Nur in Zusammenarbeit mit allen regionalen Schutzverbänden und den betroffenen Gemeinden sind wir stark genug, um Verbesserungen für die Lebensqualität und die Gesundheit der Bevölkerung durchzusetzen.

Erläuterung des Chartapunktes 1: Verlängerung des Nachtflugverbotes

- **Strikte Nachtflugsperre von 23 bis 6 Uhr**

Alle fünf benachbarten Flughäfen haben bereits eine längere Nachtflugsperre als Basel. Die Kantonsparlamente beider Basel haben mit regierungsverbindlichen Beschlüssen eine Nachtflugsperre von 23 bis 6 Uhr verlangt.

Nachtflugsperre von 23 bis 06 Uhr wie in Zürich

Der Nachtfluglärm hat sich in Allschwil zwischen 23 und 24 Uhr seit 2013 für das menschliche Ohr mehr als verdoppelt, von 37 auf 51 Dezibel. Gleich hoch und zum Teil noch höher ist er im Elsass. Seit 2012 hat sich die Zahl der nächtlichen „Weck-Flüge“ mit mehr als 70 Dezibel zwischen 22 und 06 Uhr in Allschwil von 196 auf 1024 verfünffacht. Dies bedeutet im Jahresdurchschnitt drei Lärmspitzen jede Nacht. Im Sommer, wenn die Fenster offenstehen, sind es sogar vier Lärmspitzen pro Nacht. Der EuroAirport erzeugt mit seiner Betriebszeit von 05 bis 24 Uhr länger Nachtfluglärm als alle 5 umliegenden Flughäfen. Der Nachtfluglärm findet vor allem im Elsass und in Allschwil statt.

„Der kausale Zusammenhang zwischen Fluglärm, vor allem in der Nacht, und Herz-Kreislauf-Erkrankungen ist in der Epidemiologie anerkannt“, so das Deutsche Umweltbundesamt, ebenso die Schweizer SIRENE-Studie. Auch nach dieser Studie ist vor allem der Nachtfluglärm verantwortlich für das vermehrte Vorkommen von Herzinfarkten, Herzversagen und Hirnschlägen um die Flughäfen Basel, Genf und Zürich.

Die Zahlen: Tödliche Herzinfarkte sind um die erwähnten Flughäfen anderthalb Mal so häufig und neue Diabetesfälle sind doppelt so häufig wie anderswo in der Schweiz. Auch Hirnschläge kommen signifikant häufiger vor. Die erwähnten Herz-Kreislauf-Erkrankungen nehmen signifikant zu schon ab einem Durchschnittslärm von 45 Dezibel. Damit gehört nun auch ein grosser Teil von Basel West zu den Risikozonen.

Hans Göschke

Erläuterung des Chartapunktes 2: Plafonierung

- **Plafonierung der Flugbewegungen auf 100 000 pro Jahr**

Der Fluglärm ist dabei generell auf den heutigen Stand zu begrenzen und von 22-23 Uhr sowie von 6-7 Uhr um mindestens Leq 3dB zu reduzieren.

Mit Plafonierung bezeichnen wir die zahlenmäßige Beschränkung der Flugereignisse für bestimmte Zeitabschnitte.

Dazu muss man vorab die aktuell existierenden Plafonierungen kennen:

- a) Anflüge über den Süden (ILS 33) sind auf 10% aller Landungen gedeckelt
- b) Die Starts direkt nach Süden sind auf 8 pro Tag gedeckelt
- c) Die Kapazität des Pistensystems wird auf 147 000 An- und Abflüge pro Jahr taxiert.

Plafonierung ist bereits heute ein gängiges Mittel der Regulierung des Flugbetriebes am Flughafen Basel-Mulhouse – wir verlangen einen vernünftigen und nachhaltigen Flugbetrieb mit maximal 100 000 Bewegungen pro Jahr.

Neben der Plafonierung, ist der Fluglärm an den kritischen Randstunden (22-23 Uhr und 6-7 Uhr) durch passende Massnahmen zu reduzieren. Dieser hat in den letzten Jahren in den Nachtstunden überproportional gestiegen.

Hört man die Sprachrohre der Wirtschaft, so würde diese Maßnahme das „Aus“ des Flughafens und den wirtschaftlichen Niedergang der Regio einleiten.

Allein, die Argumente hierfür bleibt man schuldig. Gemessen an den aktuellen Zahlen hat der Flughafen die von uns tolerierte Schwelle der maximalen Flugbewegungen fast erreicht. Der Flughafen machte in den letzten Jahren Millionen Gewinne. Also ist der Flughafen Basel Mulhouse, im Gegensatz zu den meisten anderen Flughafen ein gesundes Unternehmen.

Ohne Vorlage anderslautender Fakten haben wir beste Gründe zur Annahme, dass der Flughafen wirtschaftlich prosperieren kann bei einem maximalen Flugaufkommen von 100`000 An- und Abflügen pro Jahr. Die Wirtschaftslehre kennt nicht nur die Probleme des unbegrenzten Wachstums, sondern auch die Vorteile einer optimalen Betriebsgröße. Im Sinne eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Flugverkehrswirtschaft und Lebensqualität der Anwohner um den Flughafen ist diese Balance beim stadtnahen Flughafen Basel-Mulhouse bei 100`000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht.

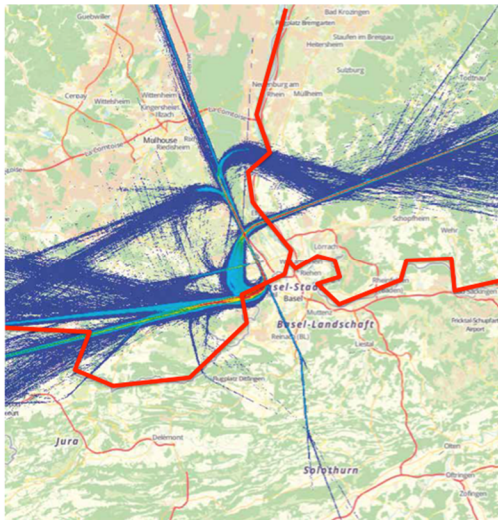
Bruno Wollenschneider

Erläuterung der Chartapunkt 3: Flugverfahren

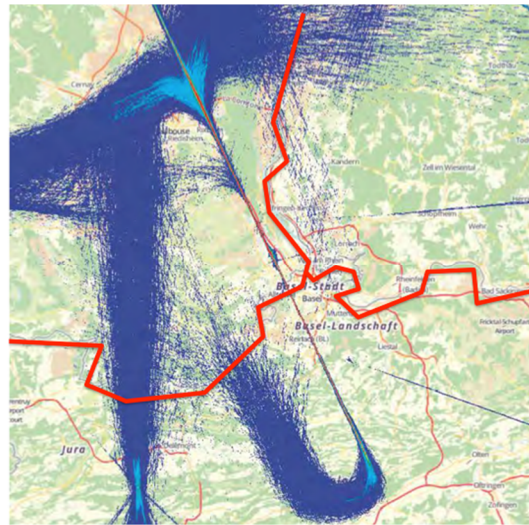
- **Abschaffung der lärm- und schadstoffintensiven Kurvenflüge bei Start und Landung**

Flugrouten wie Elbeg, Lumel und Basud 6T mit ihren Kurven von 90 bis 270° sind durch neue Verfahren zu ersetzen.

Die Bilder aus dem Umweltbulletin des Flughafens veranschaulichen die komplexen An- und Abflugverfahren. Die Bilder zeigen, dass der Kanton Basel-Stadt selektiv ausgenommen wird, obwohl keines der dort liegenden Areale von den Schweizer Behörden als Risikoareal eingestuft ist.



Abflüge aus Quartal 2 2017



Anflüge aus Quartal 2 2017

Es ist an den Behörden, für die lärm- und schadstoffintensiven Kurvenflüge der Südstarts Alternativen auszuarbeiten und damit die dritte Forderung der Charta zu erfüllen.

Zur Gewährleistung eines sicheren und zukunftsfähigen Flugverkehrs wurde für den zentraleuropäischen Raum die Organisation FABEC gegründet (The Functional Airspace Block Europe Central) der alle 3 Anrainerstaaten am Flughafen Basel-Mulhouse angehören. Hier ein Auszug aus den Zielen von FABEC, die mit unseren Forderungen 100% kompatibel sind:

- Sicherheit verbessern,
- mit der Einführung von direkteren und effizienteren Luftstraßen Emissionen senken