



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
Therwilerstrasse 43, 4153 Reinach
info@schutzverband.ch www.schutzverband.ch

INHALT	SEITE
Grusswort der Präsidentin <i>Madeleine Göschke-Chiquet</i>	3
Resolution zum Flugverkehr über Allschwil und die Antwort des Regierungsrats <i>Julia Gosteli</i>	4
Ungedeckte Kosten des EuroAirport <i>Madeleine Göschke-Chiquet</i>	5
Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt SIL von 2018, Konzeptteil Stellungnahme des Schutzverbandes <i>Schutzverband</i>	6
Der Schutzverband hat am öffentlichen Mitwirkungsverfahren zum Bahnanschluss teilgenommen <i>Madeleine Göschke-Chiquet</i>	8
Südanflüge oder Südanlüge <i>Ralph Bucheli</i>	9
Dem EAP weht plötzlich ein anderer Wind entgegen <i>Rahel Bänziger</i>	10
Publikationen Oktober 2017 bis Oktober 2018	11
Brief des Gemeindeverbundes Flugverkehr (GFV) an die Regierung Baselland betreffend Knotenregelung wegen Überschreitung der jährlichen 10% der ILS-Landungen von Süden	12

Der neue Vorstand



Madeleine Göschke-Chiquet
Präsidentin



Rahel Bänziger Keel
Vizepräsidentin



Eva-Maria Bonetti
Delegierte der Gemeinde
Binningen



Ralph Büchelín
Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Markus Dreher
Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Hans Göschke
Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Julia Gosteli
Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Renato Rossi
Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Dieter Grass
Delegierter der Gemeinde
Dornach



Philippe Hofmann
Delegierter der Gemeinde
Allschwil



Fritz Schenk
Kassier



Kalinka Marchesi
Geschäftsführerin



Corinne Vogelsanger
Revisorin



Viola Jackman
Revisorin

Weitere Informationen zu unseren Vorstandsmitgliedern
finden Sie auf unserer Webpage unter
www.schutzverband.ch - Über uns.

Grusswort der Präsidentin

Madeleine Göschke-Chiquet

Liebe Mitglieder des Schutzverbandes, nachfolgend einige Eckpunkte des Vereinsjahres.

Erschreckende Ausbaupläne des EuroAirport

Der Druck auf Basel wird weiter zunehmen:

1. Schon im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) von 2012 steht, dass die Flughäfen in Zürich und Genf an ihre Kapazitätsgrenzen stossen, weshalb «die Kapazitätsreserven in Basel vermehrt nutzbar zu machen sind» Und weiter: «Der Bahnanschluss steigert die Attraktivität des Flughafens.» Der EuroAirport (EAP) und das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) haben ihre Propaganda zum Bau eines EAP-Bahnanschlusses in den letzten Wochen massiv gesteigert.
2. Die nächtlichen Flugbewegungen in Zürich wurden soeben plafoniert. Deshalb wäre der Bahnanschluss ein ausgezeichnetes Mittel, um Passagiere von Zürich nach Basel zu verschieben.
3. Will der EAP bis zum Jahr 2030 den Passagierverkehr um 66 Prozent, den Frachtverkehr um 100 Prozent und die Nachtflüge ebenfalls um 100 Prozent steigern.
4. Swiss Skies will neu mit einer Billig-Airline nächstes Jahr 16, bis 2023 38 Maschinen für Übersee Flüge in Basel stationieren. Dies erfordert auch lärmsteigernde Zubringerflüge, denn ohne solche würde laut BAZL nicht einmal der HUB in Zürich rentieren.
5. Aus der Impactstudie des EAP von 2017 geht hervor, dass die zweite Nordsüdpiste schon in drei Jahren gebaut werden soll. Dann nämlich, wenn die jährliche Passagierzahl 10 Millionen erreicht haben wird. Und dies wird bei einem jährlichen Wachstum von weiterhin 7,5 Prozent in drei Jahren der Fall sein. Für Elsässer und Schweizer Anrainer eine Horror-Vision.

Der Landrat hat die regierungsverbindliche Motion für eine Nachtflugsperre von 23 bis 06 Uhr vor 2 Jahren zum dritten Mal bestätigt, mit 66 Ja zu 9 Nein. Aber die Regierung hat uns geschrieben, sie sei gegen die längere Nachtflugsperre «wegen möglicher Wertschöpfungsverluste». Geht so die parlamentarische Demokratie? Und wieviel wert sind der Regierung unsere Gesundheit und unsere Lebensqualität?

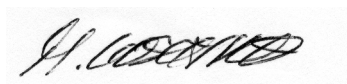
Laut BAZL sollen die Betriebszeiten nur reduziert werden, »wenn sich im europäischen Umfeld längere Nachtruhezeiten durchsetzen«. Inzwischen gelten in Stuttgart, Frankfurt, Strassburg und Paris Orly längere Nachtruhezeiten als in Basel, aber das BAZL hat bisher sein Versprechen nicht eingelöst.

Der Bund hat nun eingeräumt, dass zwischen Fluglärm und Herzkreislauferkrankungen wie tödlicher Herzinfarkt oder hoher Blutdruck eine ursächliche, kausale Beziehung besteht – sechs Jahre nach dem Deutschen Umweltbundesamt. Laut Nationalfondsstudien ist bei Menschen, die 15 und mehr Jahre bei 55 bis 60 Dezibel Durchschnittslärm lebten, die Zahl tödlicher Herzinfarkte um 14 Prozent höher als anderswo. Allschwil liegt mit 57,4 Dezibel genau in der Mitte. Sollten die erwähnten Expansionspläne des EAP verwirklicht werden, so wird der Mittelpegel über 60 Dezibel ansteigen. Laut Nationalfondsstudien wird damit die Zahl tödlicher Herzinfarkte sogar um 48 Prozent höher liegen als anderswo in der Schweiz.

Die Forderungen der Charta der 5 regionalen Umweltverbände sind dringender als je:

- Nachtflugsperre von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich
(Forderung des Landrats mit 66:9 Stimmen)
- Plafonierung der Flugbewegungen bei 100'000 pro Jahr
- Neuausrichtung der lärmigen Südstartkurven ELBEG und LUMEL
(Forderung des Landrats mit 82:0 Stimmen)

Wiederum möchte ich allen Mitgliedern für Ihre Unterstützung herzlich danken, denn ohne Sie wäre unsere Arbeit nicht möglich.



Madeleine Göschke-Chiquet

Resolution zum Flugverkehr über Allschwil und die Antwort des Regierungsrats

Julia Gosteli

Im Juni 2017 hat der Allschwiler Einwohnerrat die von Ueli Keller, Grüne, eingereichte «Resolution zum Flugverkehr über Allschwil» grossmehrheitlich (32:3-Stimmen) verabschiedet.

Darin wird der Baselbieter Regierungsrat gebeten, sich für eine faire Verteilung der Flugbewegungen einzusetzen (A). Auch sollen die «lärmintensiven und schadstoffreichen 'Rundflüge' über Allschwil durch ökonomisch, ökologisch sowie gesundheitlich und sicherheitstechnisch optimierte Flugverfahren» ersetzt werden (B). Ebenso wird in der Resolution eine Nachtflugsperre über Allschwil zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens verlangt (C).

Erst Ende März kam die enttäuschende Antwort des Regierungsrats.

Zu A schreibt der Regierungsrat: Seit 30 Jahren gäbe es Bemühungen für einen verbesserten Lärmschutz, ebenso bestünde ein lärmoptimiertes Pistenregime. Die zuständige Flugsicherungsbehörde hätte den Auftrag, den Flugbetrieb sicher, effizient und umweltverträglich abzuwickeln und die Intensität des Fluglärms so gering wie möglich zu halten. Dem An- und Abflugverfahren liegt das Prinzip zugrunde, die Anzahl der Betroffenen sowie die Intensität des Fluglärms, dem sie ausgesetzt sind, so gering wie möglich zu halten. Das Pistennutzungskonzept beruht auf einer Diskussion von 2000/2001! Die Regierung sollte dieses unbedingt überdenken und genau hinschauen, statt sich hinter dieser zu verstecken. Unter anderem führt die Antwort des RR folgenden Eckpunkt auf: "Flugzeuge, die auf den Hauptabflugrouten nach Süden starten, drehen kurz nach dem Start nach Westen ab, um die in der südlichen Pistenverlängerung gelegenen dicht besiedelten Gebiete zu umfliegen". Hier zeigt sich, dass der RR sich nicht mit dem momentanen Fluglärm befasst, denn dieser Abdrehpunkt wurde bekanntlich nach Süden verschoben, so dass über dicht besiedeltem Gebiet noch mehr Lärm entsteht. Hier hört und schaut sich der RR den IST-Zustand nicht an, sondern bezieht sich auf in die Jahre gekommenes Abgemachtes.

Zu B schreibt der Regierungsrat: Bei der Festlegung von Flugverfahren müssten weltweit standardisierte Planungsvorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde mit zahlreichen Rahmenbedingungen und Anforderungen beachtet werden. Wichtigstes Kriterium sei die Sicherheit, weiter auch der Lärm- und Umweltschutz. Dicht besiedeltes Gebiet müsse möglichst umflogen werden. Für die Festlegung der Flugverfahren sei die französische Zivilluftfahrtbehörde (DGAC) zuständig. Die Verfahren würden stetig überprüft. Versteckt sich hier die Regierung hinter dieser französischen Behörde? Ist es nicht naiv, das Flugverfahren alleine Frankreich zu überlassen? Zu C schreibt der Regierungsrat: Es gäbe bereits das Verbot der Direktstartroute zwischen 22 und 7 Uhr und die Empfehlung ab 22 Uhr sowohl von Norden zu landen als auch nach Norden zu starten, sofern dies betrieblich möglich sei. Hier muss klipp und klar eine Bestimmung statt einer Empfehlung festgelegt werden. Des Weiteren nimmt der Regierungsrat den EAP in Schutz. Er würde sich in einem Spannungsfeld zwischen Wirtschaft, Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung und dem Lärmschutz der AnrainerInnen befinden. Seit 30 Jahren betreibe der EAP auch eine aktive Lärmschutzpolitik. Auch mit Nachtzuschlägen würde der EAP versuchen, die Lärmimmissionen in der Nachtzeit zu minimieren. Wie wir jedoch alle wissen, zeigen diese keine Wirkung, denn es gibt eine belegte Zunahme des Nachtfluglärms; Grund: die Fluggesellschaften wollen ihre 4 bis 5 Rotationen pro Tag durchbringen. Am Schluss bezeugt der RR, dass er die Interessen der Bevölkerung im Verwaltungsrat einbringen wolle. Das Antwortschreiben des Regierungsrats ist absolut unbefriedigend und enttäuschend. Wir sind nach wie vor weit davon entfernt, dass der RR sich hinter die lärmgeplagte Bevölkerung stellt. Umso erstaunlicher ist dies, als ein Regierungsrat täglich diesen Krach am Himmel zu hören bekommt.

Aktuelles aus dem Schutzverband

Bitte besuchen Sie regelmässig unsere Webpage unter www.schutzverband.ch!

Ungedeckte Kosten des EuroAirport

Madeleine Göschke-Chiquet

In seiner neusten Wirtschaftsstudie behandelt der EAP einerseits seine Wertschöpfung, andererseits seine ungedeckten, externen Kosten. Diese gehen zu Lasten der Allgemeinheit. Verursacht werden die externen Kosten des Flugverkehrs vor allem durch Flugschadstoffe, Klimawirkung und Fluglärm. Dieser hat Gesundheitsschäden und Wertverminderungen von Immobilien zur Folge.

Soeben ist eine Studie der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt (EMPA) erschienen, welche die externen Kosten des Schweizer Luftverkehrs mit 1,2 Milliarden Franken pro Jahr beziffert. Der EAP ermittelte externe Kosten seines Luftverkehrs von lediglich 52 Millionen Euro pro Jahr. Wie wahrscheinlich ist diese Grössenordnung? Der EAP befördert gut einen Sechstel der Passagiere aller drei Landesflughäfen. Umgelegt auf die gesamtschweizerischen externen Kosten entspräche dies nicht 52 sondern rund 200 Millionen Euro pro Jahr. Man mag einwenden, dass etwa ab Zürich zum Teil entferntere Destinationen angeflogen werden als von Basel aus. Doch dies erklärt die Diskrepanz zwischen 52 und 200 Millionen nur zum kleineren Teil.

Fragwürdig sieht vor allem die Rechnung des EAP bei den externen Kosten des Fluglärms aus: Auf den Euro genau sind es angeblich 168`791 Euro pro Jahr. Dem möchten wir Folgendes entgegenhalten: Laut Schreiben des Bundesamtes für Zivilluftfahrt an den Schutzverband darf auf 25 Prozent der Allschwiler Gemeindefläche wegen Überschreitens der Planungsgrenzwerte nicht gebaut werden. Das allein, auch wenn verteilt auf 10 Jahre, entspricht einem Millionenverlust pro Jahr. Zudem verriet uns ein Banker, dass die Landpreise in Allschwil langsamer ansteigen als in den Nachbargemeinden. Laut einer Studie der Zürcher Kantonalbank (ZKB) anhand von rund 5000 Handänderungen sinkt der Wert von Eigentumswohnungen für jedes Dezibel ab einem Mittelungspegel von 50 Lden um 1,2 Prozent. Das entspricht beim Allschwiler Lden von 57,4 einem Wertverlust von 9 Prozent auf allen Eigentumswohnungen der Gemeinde.

Nur wenig tiefer ist laut ZKB der prozentuale Wertverlust von Einfamilienhäusern. Also nochmals ein Verlust in Millionenhöhe. Weiter steht in der Zürcher Studie: »Besonders empfindlich reagiert der Markt auf Immissionen zwischen 21 und 24 Uhr«. Bekanntlich dauert auf dem EAP die Betriebszeit bis 24 Uhr, und der Fluglärm hat sich von 23 bis 24 Uhr seit 2014 in Allschwil mehr als verdoppelt.

Ungenügend wurden auch die Gesundheitskosten berücksichtigt. Laut Herzinfarktstudie des Nationalfonds von 2010 sind bei einem Lden-Lärmwert von 57,4 wie in Allschwil tödliche Herzinfarkte bis zu 14 Prozent häufiger als anderswo in der Schweiz. Die vom EAP versprochene «Stabilisierung» des Lärms auf dem heutigen Niveau wirkt deshalb nicht nur wirtschaftliche Fragen auf.

Eine Studie der Uni Zürich von 2017 mit 14 Versuchspersonen hat das Leistungsvermögen nach achtstündigem und fünfstündigem Schlaf verglichen. Nach nur fünf Stunden Schlaf war die Leistung der Probanden reduziert und sie entschieden weniger vernünftig. Ebenfalls Fünf Stunden dauert die Nachtruhe, die uns der EAP gewährt mit seiner Nachtflugsperre von Mitternacht bis 05 Uhr. Die Studienleiter betonten, wie wichtig genügend Schlaf für Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft sei. Gilt dies nicht für alle Berufstätigen, ja für alle Menschen?

Fazit: Schon allein die ungedeckten Fluglärmkosten in Allschwil sind um ein Vielfaches höher als die vom EAP für die ganze Region ermittelten Kosten von 168`791 Euro. Das erweckt Skepsis auch gegenüber der restlichen EAP-Studie, etwa was die Höhe der geltend gemachten Wertschöpfung anbetrifft.

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt SIL von 2018, Konzeptteil

Stellungnahme des Schutzverbandes

Schutzverband September 2018

Der gesamte SIL basiert auf dem Bericht des Bundesrates zur Luftfahrtpolitik (LUPO) von 2016, der die SIL soll die verbindlichen Kapazitätsziele des LUPO umsetzen.

Expansion des Flugverkehrs

Die Kapazität der Flughäfen sei mit baulichen Massnahmen zu steigern, ein Ausbaustopp sei nicht vorgesehen, so der SIL. Gemäss LUPO soll die Wettbewerbsfähigkeit nicht nur durch den Ausbau der Pisten, sondern auch durch tiefere Flughafengebühren und längere Betriebszeiten gesteigert werden. Mit Blick auf den EuroAirport (EAP) spricht der SIL von «flughafenspezifischen Öffnungszeiten». Bekanntlich dauern diese am EAP von 05 Uhr bis Mitternacht, in Zürich von 06 bis 23 Uhr, mit Verspätungsabbau bis 23.30. Die bestehenden Betriebszeiten sollen laut SIL nur eingeschränkt werden, wenn sich im europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen. Inzwischen gelten in Frankfurt, Stuttgart, Strasbourg und Paris Orly längere Nachtruhezeiten als in Basel, aber das BAZL hat bisher sein Versprechen nicht eingelöst. Weiter fordert das BAZL ein «attraktives Netz von Mittel- und Kurzstreckenflügen». Warum empfiehlt der Bund für Kurzstrecken im TGV-Zeitalter nicht die Bahn? Die Umweltbelastung wäre um ein Vielfaches geringer. Wegen der langen Eincheck- und Wartezeiten auf den Flughäfen sind etwa Paris, Mailand oder Frankfurt per Bahn gleich schnell erreichbar wie mit dem Flugzeug. Erst recht gilt dies für die täglichen 50 Schweizer Inlandflüge. In einer Leserumfrage der bz Basel waren 77 Prozent der Teilnehmenden der Meinung, dass die Schweiz keine Inlandflüge braucht.

Laut LUPO «sollen die Lärmbelastungen weiter reduziert werden». Doch weiter hinten liest man: «Eine Zunahme des Lärms ist aufgrund der steigenden Bewegungszahlen nicht zu verhindern».

Gesundheitsschäden des Flugverkehrs werden ignoriert

Insgesamt widmet der 86-seitige SIL der Gesundheit ganze zwei Zeilen. Doch wissenschaftliche Studien des Nationalfonds zeigen, dass tödliche Herzinfarkte um die Schweizer Landesflughäfen bis anderthalb Mal und neue Diabetesfälle doppelt so häufig sind wie anderswo in der Schweiz. Der Bundesrat räumt inzwischen ein, dass zwischen Fluglärm und Herzkreislauferkrankungen eine kausale Beziehung besteht (Antwort des BR auf Postulat Barazzzone, 28.6.17). Aus den Schweizer Nationalfondsstudien und jenen des Deutschen Umweltbundesamts geht zudem hervor, dass vor allem der Nachtfluglärm für die Gesundheitsschäden verantwortlich ist.

Auch zum Thema Luftschadstoffe des Flugverkehrs findet sich im SIL nur ein einziger Satz: «Sie machen einen feststellbaren Teil der

Gesamtschadstoffbelastung aus». Gemäss Nationalfondsstudien wirken sich jedoch die Schadstoffe des Luftverkehrs auf die Sterblichkeit von Flughafenwohnern noch stärker aus als der Fluglärm. Hierbei sind die Nanopartikel ein wesentlicher Faktor.

Weil sie vom EuroAirport (EAP) nicht gemessen werden, haben Schutzorganisationen um den EAP eine Studie in Auftrag gegeben, mit folgendem Resultat: Konzentration im Cateringgebäude des EAP über eine Million Nanopartikel pro cm³, normal bekanntlich 3000-4000.

Klimaschäden des Flugverkehrs

Die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs bezeichnet das BAZL als dominanten Faktor seiner Klimawirkung. Aber der Anteil aller übrigen Emissionen insgesamt an der Klimawirkung des Luftverkehrs ist grösser als derjenige von CO₂. Der Anteil des Flugverkehrs an den Schweizer CO₂-Emissionen beträgt derzeit mindestens 15 Prozent. Gemäss Pariser Klimaabkommen soll bis 2050 die terrestrische CO₂-Freisetzung um 50 Prozent sinken, während der Flugverkehr gleichzeitig um 70 Prozent wachsen soll. Folglich wird der Anteil des Flugverkehrs an den CO₂-Emissionen unseres Landes massiv ansteigen, von den übrigen klimawirksamen Emissionen ganz zu schweigen. Trotzdem sagt das BAZL ein «klimaneutrales Wachstum» des Flugverkehrs voraus. Falls keine globalen Massnahmen einschliesslich Flugverkehr ergriffen werden, rechnet die Wissenschaft mit einer Erwärmung von 2,7 bis 4,8 Grad bis zum Jahr 2100.

«Luftverkehr den Marktkräften überlassen»

Im zentralen Teil des SIL verlangt das BAZL, dass «der Luftverkehr den Marktkräften zu überlassen ist». Er soll sich nachfrageorientiert entwickeln. Dies entspricht dem neoliberalen Credo, wonach der Markt sich selbst reguliert. Kritiker sehen das anders: «Der Markt kennt weder Grenzen noch Moral». An der Steuerbefreiung der Auslandflüge - keine Treibstoff-, keine Mehrwert- und keine CO₂-Steuer - will der Bundesrat festhalten. Ohne ein Ende der Steuerbefreiung und zusätzliche Leitplanken wird sich die Flugwirtschaft kaum nachhaltig entwickeln.

Massive Expansion des EuroAirport

Geplant sind vom EAP bis 2030 ein Passagierzuwachs von 66 Prozent, ein Frachttonnage-Zuwachs von 100 Prozent und laut Eigentümerstrategie der Regierung BL ein Zuwachs der Nachtflüge von ebenfalls 100 Prozent. Zudem will Swiss Skies nächstes Jahr 16, bis 2023 38 Langstreckenflüge in Basel stationieren. Wenn schon der Zürcher Hub laut BAZL ohne Zubringerflüge nicht rentieren würde, dann ein Basler Hub erst recht nicht. Mit der skizzierten Entwicklung wird Lden in Allschwil von heute 57,4 auf über 60 Dezibel ansteigen.

Bei mehr als 60 Lden wird laut Infarktstudie des Nationalfonds von 2010 auch in Allschwil infolge Fluglärms die Frequenz tödlicher Herzinfarkte um 48 Prozent höher liegen als anderswo in der Schweiz. Diese Zahl betrifft Personen, die 15 oder mehr Jahre in Allschwil gelebt haben.

Laut Wirtschaftsstudie des EAP von 2017 soll die zweite Nordsüdpiste schon bei einer Passagierzahl von 10 Millionen pro Jahr gebaut werden. Bei gleich bleibendem jährlichen Wachstum wird diese Zahl in drei Jahren erreicht sein. Mit dem Bau der zweiten Nordsüdpiste wird den beschriebenen Expansionsplänen des EAP Tür und Tor geöffnet. Für die Gemeinden südlich des EAP im Elsass und in der Schweiz ist die zweite Nordsüdpiste eine Horrorvision.

Der EAP wurde als Stadtflughafen nur 3 km von dichtbesiedelten Wohnquartieren gebaut und kann ohne unerträgliche Belastung der Anrainer nicht zum Interkontinentalflughafen werden.

Wir erwarten mehr Umweltschutz

Dass die Belastungsgrenzwerte bei Zehntausenden von Schweizer Flughafenrainern nachts überschritten werden - 2016 auch in Allschwil BL - muss man laut BAZL in Kauf nehmen. Grenzwerte dürfen immer dann überschritten werden, wenn daran ein öffentliches Interesse besteht. Und dieses Interesse sei bei Linienflügen immer gegeben.

Auch bei Einhaltung der Grenzwerte wären unsere Nachtruhe und unsere Gesundheit nicht geschützt. Die Umrechnung der geltenden Grenzwerte der drei Nachtflugstunden am EAP von einmal 55 und zweimal 50 Leq in Einzelwerte ergibt total für jede Nacht 16 mögliche Überflüge mit 70 dB.

Bei offenen Fenstern reisst das fast Jede und Jeden aus dem Schlaf, wie Versuche im Schlaflabor zeigen, bis 16 Mal jede Nacht.

Dass Gesundheitsschäden infolge von Fluglärm auch bei Unterschreitung der Grenzwerte auftreten, wurde in den Nationalfondsstudien der letzten Jahre zur Genüge nachgewiesen. Das Bundesgericht hat schon 2010 eine Revision der Grenzwerte verlangt. Deshalb verstehen wir nicht, weshalb die Grenzwerte gegen alle wissenschaftlichen Erkenntnisse sogar hinaufgesetzt werden sollen.

Generell sind laut SIL Umweltschutzmassnahmen nur angezeigt, wenn sie wirtschaftlich tragbar sind. Aber wer definiert diese Tragbarkeit? Und wer definiert die Tragbarkeit der Lärm- und Schadstoffbelastung für Gesundheit und Lebensqualität?

Wie beschrieben, ist der Bund bei Umweltschutzmassnahmen im Bereich des eigenen Flugverkehrs sehr zurückhaltend. Doch international setzt er sich gemäss SIL ein «für eine kontinuierliche Reduktion von Fluglärm und Flugschadstoffen»; die Luftfahrt müsse ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Wie soll das gelingen, wenn alle Nationen beim eigenen Flugverkehr dem Beispiel der Schweiz folgen?

Forderungen des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen

1. **Generell: Stärkere Berücksichtigung von Gesundheits- und Klimaschäden des Flugverkehrs.**
2. Nachtflugsperre von 23.00 bis 06.00 Uhr an allen drei Landesflughäfen wie in Zürich.
3. Keine zweite Nord-Süd-Piste am EuroAirport
4. Plafonierung der Flugbewegungen am EuroAirport bei 100 000 pro Jahr
5. Revision der Grenzwerte, wie vom Bundesgericht schon 2010 gefordert und aufgrund der Nationalfondsstudien zwingend notwendig. Auf keinen Fall Erhöhung derselben.
6. Da es sich bei den Ausbauplänen des EAP im Rahmen des SIL zum Teil um Projekte mit grenzüberschreitender Wirkung handelt, verlangen wir eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Espoo.

Unsere Ausführungen sind eine Ergänzung aus Basler Sicht zur Stellungnahme der gesamtschweizerischen Vereinigung KLUG (Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit), deren Steuerungsgruppe wir angehören.

Der Schutzverband hat am öffentlichen Mitwirkungsverfahren zum Bahnanschluss teilgenommen

Madeleine Göschke-Chiquet

Nachfolgend eine Kurzfassung unserer Eingabe, erschienen in der BaZ vom 27.9.2018

Unnötiger Bahnanschluss

Das aktuelle Projekt sieht vor, den EuroAirport mit einer sechs Kilometer langen, zweispurigen Bahnverbindung anzuschliessen, die in St.-Louis von der Strecke Basel- Mulhouse abzweigt und diese nördlich des EAP wieder erreicht. Zurzeit läuft die öffentliche Vernehmlassung.

Kein Zeitgewinn

Braucht die Schweiz die «Neue Bahnanbindung des EuroAirport»?

Der Bus von Basel SBB zum EAP benötigt 13 Minuten. Das sind drei Minuten mehr als die Bahnfahrzeit. Aber der Bus hält direkt vor der Tür des Terminals; die Zugreisenden müssen dagegen zuerst «einen praktischen Fussweg» zurücklegen, bis sie gleich weit sind. Also kein relevanter Zeitgewinn mit der Bahn. Für Fluggäste aus der Schweiz genügt die leistungsfähige Busverbindung zwischen Basel SBB und dem EAP im siebeneinhalb Minuten-Takt vollständig. Reisende aus Zürich, Bern oder Biel müssten in Basel SBB auch nach einem Bahnanschluss umsteigen.

Mehr Flugverkehr, Fluglärm und Bahnlärm

Im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des EAP 2012 steht wörtlich: «Der Bahnanschluss steigert die Attraktivität des Flughafens und dient einer Entlastung der an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Flughäfen Zürich und Genf». Der Bahnanschluss soll die Verschiebung von Passagieren aus Zürich nach Basel erleichtern. Folglich bringt der Bahnanschluss mit Sicherheit mehr Flugverkehr. Sonst würden sich die geplanten Investitionskosten von rund 300 Millionen Euro inklusive Steuern auch gar nicht rechnen. Fluglärmklagen beantwortet der EAP regelmässig mit dem Hinweis auf andere lärmgeplagte Bevölkerungsgruppen, etwa die Anwohner der Elsässerbahn. Doch nun will der EAP auf dieser Bahnstrecke den Verkehr mehr als verdoppeln, von bisher 155 auf 371 Züge pro Tag, zwischen 05 Uhr und 23 Uhr. Das bedeutet alle drei Minuten eine Zugsdurchfahrt. Wo bleibt jetzt das Mitleid mit den Bahnanwohnerinnen? Ohne teure Überdachung der Elsässerbahn wäre der geplante Zugverkehr kaum zu verantworten.

Bahn soll Bahn konkurrenzieren

Im SIL 2018 fordert der Bundesrat «ein attraktives Netz von Mittel- und Kurzstreckenflügen». Warum im TGV-Zeitalter für Kurzstrecken nicht den Zug nehmen? Die Umweltbelastung wäre um ein Vielfaches geringer. Wegen der langen Eincheck- und Wartezeiten auf den Flughäfen sind etwa Paris, Mailand oder Frankfurt per Bahn gleich schnell erreichbar wie mit dem Flugzeug. Mit dem Bahnanschluss will man bei Kurzstrecken die Verkehrsverlagerung aus der Luft auf Hochgeschwindigkeitszüge verhindern, ein ökologisch fragwürdiges Unternehmen. Gemäss dem heutigen Kostenschlüssel soll der Bund 38,1 Prozent der Baukosten übernehmen. Das sind mehr als 100 Millionen Franken, aber die übrige Finanzierung ist noch nicht endgültig geregelt. Es gibt dringendere Bahnprojekte in der Nordwestschweiz als den Bahnanschluss des EAP, etwa die Doppelspur ins Laufental, den Wisenbergtunnel oder die S-Bahn.

Fazit: Der Bahnanschluss würde auf Schweizer Seite zu einem starken Anstieg von Bahn- und Fluglärm führen. Zudem wird er gar nicht benötigt, die bestehende Busverbindung zwischen Basel SBB und dem EAP genügt vollauf.

Südanflüge oder Südanlüge

Ralph Bucheli

Im Jahr 2017 fanden **10,3 %** Südanflüge auf die Piste 33 des Euroairports (EAP) statt. Das ist im Vergleich zum Vorjahr eine markante Steigerung von 4,4 %. Im Jahr 2016 betrug der Anteil Südanflüge 5,9 %.

Abkommen über die Pistenbenutzung vom 10. Februar 2006

Das Espoo-Abkommen zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Schweiz (BAZL) und Frankreichs (DGAC) regelt die Modalitäten der Benützung sowie die jährliche Beurteilung des Anteils der Südlandungen in einem Kalenderjahr und besagt folgendes:

- Falls die Instrumenten-Anflüge auf Piste 33 während eines Kalenderjahres einen Anteil von 8% sämtlicher Instrumenten-Anflüge überschreiten, werden die Ursachen von den beiden Parteien (BAZL-Bundesamt für Zivilluftfahrt und DGAC-Direction générale de l'aviation civile) vertieft analysiert und den Konsultativgremien unterbreitet.
- **Für den Fall, dass die Überschreitung während eines Kalenderjahres 10% übersteigt, nehmen die beiden Luftfahrtbehörden (BAZL/DGAC) Konsultationen auf mit dem Ziel Massnahmen zu treffen, um die prozentuale Nutzung der Piste 33 wieder unter die 10%-Marke zu bringen.**

Die genannte Zunahme der Südanflüge auf 10,3 % bedeutet für die Gemeinden im Süden des Flughafens nicht tolerierbare Lärmbelastung. So finden teilweise schon morgens ab 05.00 Uhr Anflüge von Frachtmaschinen statt. In den Nachtstunden werden ebenfalls häufig Anflüge durchgeführt, teilweise bis Mitternacht, was sich besonders nachteilig auf die Nachtruhe der Anwohnenden auswirkt.

Im laufenden Jahr wurde bis und mit September schon jetzt ein Anteil Südanflüge von 12,3 % erreicht!

Aufgrund dieser unhaltbaren Situation reichte ich, Einwohnerrat von Binningen, eine Motion ein. Der Gemeinderat wurde darin aufgefordert, sich bei den zuständigen Behörden dafür einzusetzen, dass die Südanflüge auf die Piste 33 des EuroAirport wieder einen Anteil von unter 8 % erreichen.

In der Motion wurde zudem gefordert, dass Südanflüge auf die Piste 33 erst ab einer Rückenwindkomponente von 10 Knoten (18 km/h) durchgeführt werden. Aktuell wird bei einer Rückenwindkomponente von 5 Knoten (9 km/h) angefliegen.

Aufgrund der Tatsache, dass Easyjet für ihre Flugzeuge bei Landungen eine Rückenwindkomponente von 15 Knoten (27 km/h) zulässt, ist die Forderung nach 10 Knoten durchaus berechtigt.

In der Einwohnerratssitzung vom 24. September 2018 wurde die Motion nach angeregter Diskussion in ein Postulat umgewandelt und vom Rat dann einstimmig angenommen. Der Einwohnerrat von Binningen hat damit ein deutliches Zeichen gesetzt, dass die Überschreitung der Südanflüge nicht länger hingenommen wird. Das eingangs erwähnte Abkommen über die Südlandungen ist verpflichtend und muss vom EAP eingehalten werden. Argumente wie ausserordentliche meteorologische Bedingungen sind nicht akzeptabel sonst wäre das Abkommen sowieso nur ein Papiertiger. Die Zivilluftfahrtbehörden und die Regierungen beider Basel müssen durchsetzen, dass der Anteil Südanflüge am EAP schleunigst wieder unter 8 % gebracht wird.

Dem EAP weht plötzlich ein anderer Wind entgegen

Rahel Bänziger

Jedes Jahr hat der Landrat den Bericht der Fluglärmkommission, kurz FLK, zur Kenntnis zu nehmen. Jedes Jahr ist es das gleiche Ärgernis: der Lärm nimmt zu (vor allem in den sensiblen Nachtstunden) und die FLK kommentiert dies lakonisch als «zu ertragende Begleiterscheinung» des ach so florierenden, und wirtschaftlich so wichtigen Flughafens EAP. Die eigentliche Aufgabe der FLK wäre es, den EAP bei der Lärmreduktion zu unterstützen – das hat sie allerdings noch nie getan. Jedes Jahr stellten die Grünen den Antrag, diesen Bericht nicht zur Kenntnis zu nehmen – bisher allerdings vergebens.

Am Donnerstag den 3.9.18 geschah das Unerwartete: der Wind im Landrat hat gedreht – gegen den EAP. Zum ersten Mal wurde unser Antrag auf ablehnende Kenntnisnahme des FLK-Berichtes angenommen! Was den Aussenstehenden als Kleinigkeit erscheinen mag, ist für Insider ein riesiger Schritt, haben wir doch ein deutliches Zeichen dafür gesetzt, dass die momentane Lärmentwicklung am EAP so nicht weitergehen kann.

Als Reaktion darauf wurde die (schon an die vorberatende Kommission überwiesene) Eignerstrategie für den EAP vom Regierungsrat zwecks Überarbeitung zurückgezogen. Diese Strategie sollte eine Leitlinie für die vom Kanton Baselland in den Verwaltungsrat des EAP delegierten Personen (momentan ein ehemaliger BAZL-Leiter und der Wirtschaftsförderer des Kantons) liefern.

Darin steht aktuell, dass die wirtschaftlichen Interessen des EAP über den Bedürfnissen der lärmgeplagten Bevölkerung stehen sollen. Dies ist absolut inakzeptabel!

Der Regierungsrat hat das Zeichen des Landrates richtig gedeutet und ist aller Ansicht nach bereit, diese Strategie zu überdenken. Wir sind gespannt, was dabei herauskommt.

Zusätzlich zum Nachtlärm nahm auch die Anzahl der Südlandungen wiederum zu. Der Anteil lag im vergangenen Jahr bei 10.3% (Bericht der FLK von 2017). Auf die versprochenen Massnahmen (nötig ab einer Südlandequote von 10%) warten wir jedoch vergebens – stattdessen wird ein Analysepapier präsentiert, worin der vorwiegende Nordwind für das Nichteinhalten des Abkommens verantwortlich gemacht wird. Verantwortlich ist der Wind, der Wind, das himmlische Kind...

Auch hier haben wir reagiert (auf Einwohnerrats- und Landrats-Ebene) und wir wehren uns dagegen! Ein Vorstoss von Ralph Büchelin wurde im Einwohnerrat Binningen einstimmig überwiesen. Auch dieses Jahr wird der Grenzwert von 10% aller Voraussicht nach wieder überschritten werden. Wer ist wohl dieses Jahr dafür verantwortlich? Frau Holle?

Hier die Liste meiner Vorstösse, die ich seit Anfang Jahr im Landrat zum Thema Fluglärm eingereicht habe:

1. Statistik EAP Gebührensystem (2018/74): Interpellation
https://baselland.talus.ch/de/politik/cdws/dok_geschaeft.php?did=12d825571b2f467697f9ee09620aa62a-332&filename=Beantwortung_der_Interpellation&v=4&r=PDF&typ=pdf
2. Risikoanalyse für den EuroAirport (2018/593): Postulat
https://baselland.talus.ch/de/politik/cdws/dok_geschaeft.php?did=bb3ecd012b7641c7bb3d8611d5e8a034-332&filename=Text_Postulat&v=3&r=PDF&typ=pdf
3. Regierungsrat soll sich gemäss Landrats-Auftrag an der Vernehmlassung zum SIL beteiligen (2018/725): dringliches Postulat (wurde ohne Gegenwehr überwiesen)
https://baselland.talus.ch/de/politik/cdws/dok_geschaeft.php?did=5941362f2b8143ea872a4a958b1c69d2-332&filename=Text_Postulat&v=5&r=PDF&typ=pdf
4. Missachtung des Espoo-Abkommens: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung für den EAP dringend nötig! (2018/727): Postulat
https://baselland.talus.ch/de/politik/cdws/dok_geschaeft.php?did=2e1910096bc0477ba4e8f37c171f1cca-332&filename=Text_Postulat&v=2&r=PDF&typ=pdf
5. Reduktion der Südlandequote: versprochene Massnahmen gefordert! (2018/822): Postulat
https://baselland.talus.ch/de/politik/cdws/dok_geschaeft.php?did=8aca1ee1a949401e85ae6fe28dfa99e8-332&filename=Text_Postulat&v=2&r=PDF&typ=pdf
6. Fragestunde im Landrat 17.5.18: Wo bleibt der überfällige Schweizer Lärnmachweis?
https://baselland.talus.ch/de/politik/cdws/dok_geschaeft.php?did=df45c3f3ab35454196de93aca6cf0921-332&filename=Vorlage_des_Regierungsrates&v=11&r=PDF&typ=pdf

Publikationen im 2018/2017

www.schutzverband.ch – Aktuelles - Pressespiegel

- Flughafen soll auf den Prüfstand. *Michel Ecklin, bz 16.10. 2018*
- S-Bahn zum EuroAirport: Nicht um jeden Preis! *Katrin Joos Reimer, bz 9.10.2018*
- Binningen wehrt sich gegen Fluglärm. *Madeleine Göschke, BiAz 4.10. 2018*
- Unnötiger Bahnanschluss. *Madeleine Göschke, BaZ 27.9. 2018*
- Leitbild ohne Fluglärmproblematik. *Julia Gosteli, AWB 21.9.2018*
- Lebensqualität eingeschränkt. *Julia Gosteli, BaZ 15.9.2018*
- Noch mehr Fluglärm. *Madeleine Göschke, AWB 14.9.2018*
- Noch mehr Fluglärm. *Madeleine Göschke, BiAz 13.9.2018*
- Das ist unzumutbar. *Julia Gosteli, bz 12.9.2018*
- EuroAirport macht mehr Dreck als er zugibt. *Regula Vogt-Kohler, BaZ 25.8.2018*
- Nur mit uns. *Brigitta Christen, bz 16.8.2018*
- Die lärmige Last der Luftfracht. *Hans und Madeleine Göschke, OEKOSKOP 2 / 2018 Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz*
- Wirkungslose Strafe für Spätflieger. *Madeleine Göschke, Schweiz am Sonntag 30.6. 2018*
- Wie in einem Drittweltstaat. *Madeleine Göschke, BaZ 21.6.2018*
- Markanter Anstieg der Südanflüge. *Ralph Büchelin BiAz 7.6.2018*
- Überfällige Risikoanalyse. *Madeleine Göschke, BaZ 7.6.2018*
- EuroAirport erntet geharnischte Kritik. *Thomas Dähler, BaZ 18.5.2018*
- «Ein billiges Buebetrickli». *Regula Vogt-Kohler, BaZ 18.5.2018*
- Bau der zweiten Piste muss verhindert werden. *Brigitta Christen, bz 18.5.2018*
- Regierungsrat Anton Lauber beim Schutzverband. *Madeleine Göschke, BiAz 17.5.2018*
- Die Massnahmen des Flughafens sind nur Kosmetik. *Madeleine Göschke-Chiquet, bz 30.4.2018*
- Lärmgegner geben keine Ruhe: Nun fordern sie eine längere Nachtflugsperre. *Benjamin Wieland, bz 25.4.2018*
- Nachtflüge am EuroAirport verdoppeln? *Madeleine Göschke-Chiquet, BaZ 16.4.2018*
- Stellungnahme des Schutzverbands zu Factsheet der IG EAP. *Schutzverband, 29.3.2018*
- EuroAirport-Betriebszeiten geschützt. *Thomas Dähler, BaZ 28.3.2018*
- Regierung hat enttäuscht. *Madeleine Göschke-Chiquet, BaZ 28.3.2018*
- Der Durchschnittslärm ist von sekundärer Bedeutung. *Hans Göschke, bz 13.2.2018*
- Wegzug von easyJet. *Madeleine Göschke-Chiquet, bz 1.2.2018*
- Verharmlosung des Fluglärms. *Madeleine Göschke-Chiquet, bz 31.1.2018*
- Trinationale vereint gegen den Flughafen. *Pressekonferenz Trinationale-Charta, bz 19.1.2018*
- Weniger Flüge, weniger Lärm. *Pressekonferenz Trinationale-Charta, BaZ 19.1.2018*
- nau.ch: Pressekonferenz Trinationale Charta, 18.1.2018.
- Telebasel: Pressekonferenz Trinationale Charta, 18.1.2018
- Leserbrief zum Interview mit Madeleine Göschke-Chiquet. *BaZ 5.12.2017*
- Interview mit Madeleine Göschke-Chiquet. *BaZ 4.12.2017*
- Güterabwägung zwischen Gewinn und Gesundheit. *Madeleine Göschke-Chiquet, bz 24.11.2017*
- Einspruch: Dreimal mehr Fluglärm. *Madeleine Göschke-Chiquet, BaZ 20.11.2017*
- Risiko Schlafmangel. *SDA, BaZ 20.11.2017*
- Empörung über Cron-Wahl. *Interview mit Madeleine Göschke-Chiquet, bz 10.11.2017*
- Nachtflüge: Resolution des Distriktrates. *Madeleine Göschke-Chiquet, AWB 27.10.2017*

Brief des Gemeindeverbundes Flugverkehr (GFV) an die Regierung Baselland betreffend Knotenregelung wegen Überschreitung der jährlichen 10% der ILS-Landungen von Süden

**mit freundlicher Genehmigung des GFV*

Gemeindeverbund Flugverkehr

der Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Binningen, Böttingen,
Hochwald, Reinach und Schönenbuch

Regierungsrat Basel-Landschaft
Landeskanzlei
Rathausstrasse 2
4410 Liestal

Schreiben GFV an den Regierungsrat Basel-Landschaft vom 1. Juni 2018

Geschäftsführer:
Andreas Dill
Telefon: +41 61 486 25 56
Telefax: +41 61 486 26 60
E-Mail: andreas.dill@allschwil.bl.ch
Gemeindeverwaltung
Bau – Raumplanung – Umwelt
Baslerstrasse 111, 4123 Allschwil

Allschwil, 1. Juni 2018

Südlandungen beim EAP wieder unter das kritische Mass von 8% bringen

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin Pegoraro,

sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte

Der Anteil der umstrittenen Südanflüge am EuroAirport Basel-Mulhouse (EAP) hat im Jahr 2017 die kritische Zehn-Prozent-Marke überschritten, obwohl der Anteil der Instrumenten-Anflüge auf die Piste 33 unter acht Prozent bleiben sollte. Aktuell fühlt sich die betroffene Bevölkerung belästigt und hat politische Anfragen eingereicht, was auch die im Gemeindeverbund Flugverkehr (GVF) zusammengeschlossenen Gemeinden sehr ernst nehmen.

Gemäss Übereinkommen vom 10. Februar 2006 zwischen dem BAZL und der DGAC müssen die Ursachen von beiden Parteien vertieft analysiert werden, wenn die Acht-Prozent-Marke überschritten wird. Für den Fall, dass die Überschreitung während eines Kalenderjahres zehn Prozent übersteigt, verpflichtet das Übereinkommen dazu, konkrete Massnahmen zu treffen, um die prozentuale Nutzung der Piste 33 unter zehn Prozent zu senken.

In diesem Zusammenhang erlauben wir uns auf folgenden Sachverhalt hinzuweisen, der unseres Erachtens zusätzlichen Spielraum gibt:

Verschiedene europäische, so auch französische Flughäfen, lassen höhere Rückenwindkomponenten namentlich auch bis zu 10 Knoten zu. Zudem sind gemäss Aussage des Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie die französischen Flughäfen frei, Rückenwindkomponenten festzulegen. Mit einer Erhöhung der bestehenden 5-Knoten-Regel könnte der Südländanteil unter zehn resp. acht Prozent gesenkt werden. In diesem

Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass seit der Einführung des Instrumentellandesystems mehr als zehn Jahre vergangen sind und sich der Flottenmix verändert hat. Am EuroAirport sind in der Zwischenzeit modernere Flugzeuge im Einsatz, die für höhere Rückenwindkomponenten zertifiziert sind.

Als Verbund betroffener Gemeinden sind wir sehr daran interessiert und erachten eine Änderung der Knotenregelung als möglich und prüfenswert. Wir ersuchen Sie deshalb, sich insbesondere beim Verwaltungsrat des EuroAirports für eine Erhöhung der Rückenwind-Knotenregelung einzusetzen und Massnahmen zur Reduktion des Anteils der Südlandungen unter die Acht-Prozent-Marke zu unterstützen.

In Erwartung Ihrer geschätzten Rückmeldung,

Freundliche Grüsse

Gemeindeverbund Flugverkehr



Philippe Hofmann

Vorsitz



Andreas Dill

Geschäftsführer

Kopie an:

• Landrat, Landeskanzlei, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

G:\TBU\Umwelt\Umweltmassnahmen\Flugverkehr\Gemeindeverbund G10\G2_KORR\GVF_RR BL 20180601.docx

Geschäftsstelle:
Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
Therwilerstrasse 43
4153 Reinach
info@schutzverband.ch
PostFinance Konto 40-3048-3
IBAN CH48 0900 0000 4000 3048 3

Impressum:
Info-Blatt 2018 für die Mitglieder des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
Redaktion: Madeleine Göschke, Hans Göschke, Fritz Schenk, Kalinka Marchesi
Erscheinungsweise: jährlich