
Vereinsjahr 2019/20

Liebe Mitglieder

Ein turbulentes und schwieriges Halbjahr liegt hinter uns. Im Namen des ganzen Vorstands hoffe ich, dass Sie dieses gesund und heil überstanden haben.

Im Frühjahr durften wir wegen der vielen abgesagten Flügen einige himmlisch ruhige Wochen ohne Lärm geniessen - trotzdem ging unsere Arbeit gegen den wachsenden Fluglärm kontinuierlich weiter!

Im Oktober 2019 habe ich die Präsidentschaft von Madeleine Göschke-Chiquet übernommen. Sie hat jahrelang und sehr engagiert dem Schutzverband ein prägnantes Gesicht gegeben. An der letzten Mitgliederversammlung wurde ihr Wirken gebührend verdankt.

Die wichtige Zusammenarbeit mit den Anrainerverbänden aus Frankreich (ADRA) und Deutschland (BISF) konnte nahtlos weitergeführt und ausgebaut werden. Gemeinsame Vorgehen und Stellungnahmen wurden besprochen und definiert und es fanden diverse Treffen mit Vertretern des EAP statt. Die Vorstandssitzungen des Schutzverbands fanden weiterhin, aber etwas ungewohnt statt – sie wurden jeweils per Skype abgehalten.

Ich wurde zu diversen Medienauftritten eingeladen und konnte einige Artikel für die Presse verfassen. Zudem wurden über meine Vorstösse im Landrat einige Male ausführlich in der Zeitung berichtet. Sie finden weitere Informationen dazu auf unserer Webpage www.schutzverband.ch – *Aktuelles – Pressespiegel*. Im Landrat konnte ich erreichen, dass einer meiner Vorstösse, der eine Umweltverträglichkeitsprüfung vom EAP verlangt, noch nicht abgeschrieben wird, sondern weiterhin aktuell und auf der Traktandenliste bleibt.

Ein grosses Thema im 2020 war die sogenannte „Balanced Approach“-Studie des EAP: darin sollten die 3 Aspekte Umwelt, Ökonomisches und Soziales in ausgewogener Weise und unter Einbezug möglichst vieler Interessenvertreter untersucht und bewertet werden. Leider stellte sich diese Studie als reine Augenwischerei heraus. Die Aspekte Sozial und Ökonomisch wurden in der Auswertung zu einem einzigen Punkt „Sozio-ökonomisch“ zusammengefasst. Die Umwelt wurde auf den Aspekt „Akustisch“ reduziert und der „wichtigste“ Punkt wird durch den neu eingeführten Aspekt der „voraussichtlichen negativen Auswirkungen allfälliger Lärmschutzmassnahmen auf die Fluggesellschaften“ dargestellt. Es werden sozusagen die mögliche Lärm-Reduktion in Dezibel einem finanziellen Verlust des EAP gegenübergestellt ... bei so einer ungleichen Gewichtung können wir leider nur verlieren! Umwelt und Gesundheit werden auf Dezibel reduziert – kein Wort wird über all die erwiesenen Gesundheitsschäden und sonstigen negativen Auswirkungen des Fluglärms verloren!

Gemeinsam mit den Anrainerverbänden ADRA und BISF wurde eine „saftige“ Stellungnahme verfasst und publiziert. Leider wurde diese von der Presse nicht wie gewünscht aufgegriffen. Die Zeit, die wir Anrainerverbände für die Befragung für die „Balanced Approach“-Studie aufgewendet haben, hätte man sich sparen können.

Dass seitens des EAP wiederholt Proforma-Lärmreduktions-Massnahmen versprochen und nicht eingehalten werden, scheint leider Gewohnheit zu sein. Das Gleiche geschah mit der vom EAP gross angekündigten Rück-Verschiebung der Abflugrouten nach Norden. Dazu finden Sie einen ausführlichen Bericht von Renato Rossi, Vize-Präsident des Schutzverbands, auf den nächsten Seiten: „Neue Flugverfahren: Wieder einmal nur Propaganda seitens des EAP?“

Der Vorstand des Schutzverbands bleibt weiterhin aufmerksam und aktiv und dankt Ihnen allen für das Vertrauen und Ihre Unterstützung!

Zuletzt möchte ich schweren Herzens Madeleine und Hans Göschke aus dem Vorstand verabschieden – sie haben sich nach jahrzehntelanger Arbeit im Schutzverband entschieden, kürzer zu treten und den Ruhestand zu geniessen. Im Namen des ganzen Vorstands bedanke ich mich herzlich für ihren unermüdlichen Einsatz gegen den Fluglärm und wünsche weiterhin alles Gute!

Neue Flugverfahren: Wieder einmal nur Propaganda seitens des EAP?

Renato Rossi, Vize-Präsident Schutzverband

Am 8.8.2019 veröffentlicht der EAP eine Medienmitteilung, in welcher kommuniziert wird, dass bei der Einführung von neuen Flugrouten sich die effektiven Flugspuren ungeplant um etwa 100 bis 150 Meter nach Süden verschoben haben. Diese hätten vor allem für die Gemeinde Allschwil zu einer erhöhten Lärmbelastung geführt. Der EuroAirport und die französische Flugsicherungsbehörde (DSNA) waren sich darin einig, dass dieser Fehler so rasch wie möglich hätte justiert werden sollen. Das deklarierte Ziel des EAPs sei es nämlich, ein Abflugverfahren zu definieren, damit die Starts nach Westen konsequent über möglichst dünn besiedeltes Gebiet geführt werden können. Dieses liege im Landstreifen zwischen den Gemeinden nördlich und südlich der schweizerisch-französischen Landesgrenze.

Am 10.6.2020 wird die lang ersehnte Korrektur der Flugverfahren bei Südabflügen an einer Medienkonferenz kommuniziert. Die Anpassung solle am 18. Juni 2020 in Kraft treten. Um die Situation vor und nach der Einführung der neuen Flugverfahren zu veranschaulichen, präsentierte der EAP folgende Bilder:

Abflugverfahren vor Korrektur

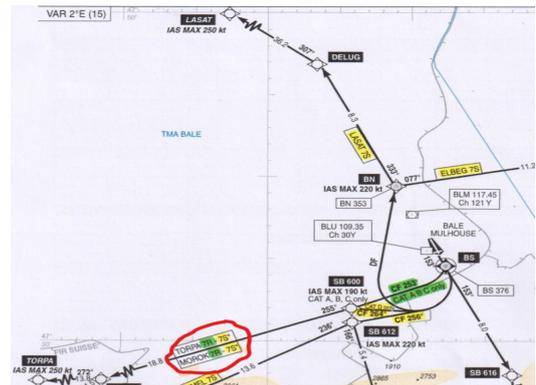


Abflugverfahren nach Korrektur

Testflüge EasyJet



Das sah effektiv vielversprechend aus! Doch die Vorfriede dauerte nicht lange an. Der 18.6. kam und ging, aber am Himmel war keine Änderung festzustellen. Nun wird es peinlich: Am 13.7.2020 sah sich der EAP gezwungen in einer erneuten Pressemitteilung zu gestehen, dass nicht alles nach Wunsch gelaufen ist und noch nicht alle Flugzeuge auf den korrigierten Flugrouten verkehren. Es wird also zum zweiten Mal eine neue Flugprozedur eingeführt und zum zweiten Mal geht etwas schief. Zudem bemühte sich der EAP bei dieser Pressemitteilung klarzustellen, dass die Korrektur gar nicht alle Abflugverfahren betrifft, sondern nur die Routen TORPA und MOROK. In der unteren Abbildung sind diese Fluglinien rot eingekreist.



Interessant! Denn in der Pressemitteilung von 2019 war kein Wort über TORPA und MOROK zu lesen, sondern lediglich von «Abflugverfahren nach Süden auf Piste 15 Richtung Westen». Nun wird also klar, dass es sich hier nur um eine halbherzige Lärmschutzmassnahme handelt. Aus rein technischer Perspektive, stellt sich jedoch die Frage, warum nicht alle Abflüge nach Südwesten den Wegpunkt SB 600 anfliegen könnten. Für die heutigen Flugzeuge wäre das nämlich überhaupt kein Problem. Vor allem bei der Lumel Route dürfte dies ziemlich einfach realisierbar sein, da Wegpunkt SB 612 ohnehin sehr nahe an Wegpunkt SB 600 liegt. Aber immerhin: laut EAP sollten die zwei neuen Fluglinien zusammen ca. 45% der Südabflüge ausmachen.

Der Schutzverband erkundigt sich beim EAP, ob es denn einen Flugplan gäbe, der auch die Abflugverfahren ausweist, damit gesehen werden kann, welches Flugzeug welche Route anfliegen sollte. Wieder erstaunt der EAP mit seiner Antwort: Dies sei leider nicht möglich, weil die Flugverfahren sich unter anderem aufgrund der Wetterverhältnisse sowie weiterer operationeller Kriterien bestimmen. Wie kann es sein, dass für eine gegebene Destination keine bevorzugte Abflugprozedur existiert? Wie kann man behaupten, dass «noch nicht alle Flugzeuge auf den korrigierten Flugrouten verkehren», wenn es gar keine Disposition gibt, wo diese Flugzeuge bei normalen Wetterverhältnissen und operativen Bedingungen überhaupt durchfliegen sollten? Dann kann es ja gar kein richtig oder falsch geben! Und wie kann eine Quote von 45% für TORPA/MOROK Abflüge erreicht werden, wenn jeder Pilot/jede Pilotin frei entscheiden kann, welche Route er/sie wählt? Nun wird klar, warum immer wieder beobachtet werden kann, wie zwei unmittelbar nacheinander startende Flüge mit ähnlicher Destination völlig unterschiedliche Flugrouten wählen können. Zu viel liegt noch im Ermessen der Piloten! Wenn man bestimmte Lärmreduktionsziele erreichen will, muss diese Entscheidungsfreiheit rasch eingeschränkt werden!

Aufgrund der bisherigen Geschehnisse ist die Skepsis gross ob die neuen Flugverfahren schlussendlich wie angekündigt umgesetzt werden. Um die Routen TORPA und MOROK einhalten zu können, dürften Flugzeuge die Landesgrenze nicht überschreiten. Davon sind wir heute jedoch weit entfernt. Tagtäglich können Allschwiler beobachten, wie jedes kommerzielle Flugzeug weit in Allschwil hineinfliegt.

Dieses Kabarett mit der Südverschiebung der Fluglinien hat seinen Ursprung allerdings schon früher als 2019. Bereits bei der Einführung des RNAV Systems im Sommer 2014 wurden alle Abflüge mit Kurve Richtung Südwesten um diverse hundert Meter nach Süden verlegt. Schweizer Anrainern erwarten deshalb eine Wiedergutmachung, die seit 6 Jahren noch nicht erfolgt ist. Wird auch diesmal ein weiteres Stück Vertrauen bei den Schweizer Anrainern verspielt?

Der Vorstand



Rahel Bänziger
Präsidentin



Renato Rossi
Vizepräsident



Ralph Büchelin
Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Christian Caderas
Delegierter der Gemeinde
Bottmingen



Markus Dreher
Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Dieter Grass
Delegierter der Gemeinde
Dornach



Phillippe Meerwein
Delegierter der Gemeinde
Binningen



Franz Vogt
Delegierter der Gemeinde
Allschwil



Lucas Metzger
Kassier



Kalinka Marchesi
Geschäftsführerin



Corinne Vogelsanger
Revisorin



Viola Jackman
Revisorin

Aktuelles aus dem Schutzverband

Für aktuelle und detailliertere Informationen können Sie gerne regelmässig unsere Webpage unter www.schutzverband.ch besuchen.

Publikationen im 2019/2020

www.schutzverband.ch – Aktuelles - Pressespiegel

- Sind sie alle Klimahysteriker? Madeleine Göschke-Chiquet, BaZ 22.10.2019
- Fluglärmgegner werfen EuroAirport Wortbruch vor, Telebasel News 2. Juli 2020
- Regionaljournal Basel Baselland: Schutzverband ist unzufrieden mit den eingeschränkten Flugzeiten
Regionaljournal Basel 11. Juni 2020
- TeleBasel Talk: Balint Csontos und Rahel Bänziger am 11.06.2020, TeleBasel 11. Juni 2020
- Neue Studie zur Umweltverträglichkeit gefordert, Thomas Dähler, BaZ 26. Mai 2020
- Streit um neues Startverfahren, Thomas Dähler, BaZ 26. Mai 2020
- Wenn nicht jetzt, wann dann? Patrizia Laeri, blick 27. Mai 2020
- Schutzverband ruft Bundesrat an, Medienmitteilung Schutzverband, bz 16. April 2020
- Nochmals: Flugverkehr und Klima, Hans Göschke, flab April 2020
- Morgenröte am Basler Himmel? Madeleine Göschke-Chiquet, flab April 2020
- Luftfahrt erhält jetzt schon indirekte Subventionen, Madeleine Göschke-Chiquet, BaZ 30.3.2020
- Keine Ruhe rund um EuroAirport: Neue Umweltverträglichkeitsprüfung gefordert, Simon Tschopp, bz 27.3.2020
- Diese plötzliche Stille am Himmel! Ein Leben ohne Fluglärm in Basel, Kelly Spielmann, bz 25.3.2020
- Es sind weiterhin zu viele, Madeleine Göschke-Chiquet, bz 24.2.2020
- Flugverkehr und Klimawandel, Hans Göschke, BaZ 20.2.2020
- easyJet: Grosse Worte, kleine Taten, Hans Göschke, bz 15.2.2020
- Vom Fluglärm betroffene Anwohner werden nicht ernst genommen, Madeleine Göschke-Chiquet, BaZ 7.1.2020
- Wenig Hoffnung auf Verbesserung, Madeleine Göschke-Chiquet, bz 20.12.2019
- PR Offensive der Flugwirtschaft, Madeleine Göschke-Chiquet, BaZ 14.12.2019
- Leserbrief Lisa Mazzone und Maya Graf, Julia Gosteli, AWB 15.11.2019
- Ständeratswahl ist Fluglärmwahl, Hans und Madeleine Göschke, AWB 8.11.2019

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 2020:

Für die Mitglieder des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
Redaktion: Rahel Bänziger, Kalinka Marchesi
Erscheinungsweise: jährlich