

Grusswort der neuen Präsidentin des Schutzverbandes, Katrin Joos Reimer

An der ordentlichen Mitgliederversammlung im November 2021 wurde mir die Ehre zuteil, als Nachfolgerin von Rahel Bänziger zur neuen Präsidentin des Schutzverbandes gewählt zu werden. Seit 1998 in Reinach wohnhaft, engagiere ich mich seit der Einführung des ILS33-Südlandesystems gegen Immissionen wie Risiko, Gesundheitsschäden, Lärm und Luftverschmutzung durch den Flugbetrieb am EuroAirport. Mitglied des Schutzverbandes bin ich seit etlichen Jahren und seit einem Jahr durfte ich mich als mögliche künftige Präsidentin auch in den Vorstandssitzungen aktiv einbringen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen zum binationalen Flughafen und die überwiegend ökonomisch ausgerichteten Interessen der beiden Kantonsregierungen BS und BL (bzw. ihr mangelnder Support von Anliegen der betroffenen Bevölkerung) schränken die Wirkungsmöglichkeiten des Schutzverbandes massiv ein. Forderungen und Kritiken verhallen auf politischer Ebene weitgehend ungehört, obwohl allen bewusst ist, dass die Flugimmissionen immense, von der Allgemeinheit getragene Kosten verursachen.

So ist denn auch verständlich, dass sich bei manchen Mitgliedern des Schutzverbandes Frustration einstellt, weil der Verein keinen Erfolg in seinen hochgesteckten Zielen – Reduktion der maximal zulässigen Flugbewegungen, Erweiterung der Nachtflugsperrre, Änderung der Knotenregelung für Südlandungen etc. – erzielen kann.

Wenn im heutigen politischen und wirtschaftlichen Umfeld solche Ziele unerreichbar sind, sollten wir uns vielleicht auch kleinere Etappenziele vornehmen, so zum Beispiel die Rückverlegung der nach Süden über Schweizer Territorium verschobenen Starttrouten, keine Zunahme von direkten Südstarts, konsequente Starts ab dem nördlichen Pistenanfang (bereits 1975 versprochen, aber erst seit 2015 und nur für die Nachtstunden vorgeschrieben), Einhaltung der Schweizer Lärmgrenzwerte, Aktualisierung der Risikoanalyse und des Lärmbelastungskatasters etc. Hierfür braucht es harte Fakten zum realen Flugbetrieb und seinen Auswirkungen, womit Entscheidungsträger konfrontiert werden können. Für diese Stossrichtung hoffe ich auf Ihre weitere Unterstützung des Schutzverbandes.

Pandemie-bedingt hat das Vereinsleben in den letzten beiden Jahren gelitten, auch im Schutzverband. Ich habe mir deshalb zum Ziel gesetzt, unsere Mitglieder sporadisch über den Flugbetrieb am EuroAirport und die Aktivitäten des Vorstands mittels Newsletter zu informieren. Aus Kostengründen wäre es von grossem Vorteil, wir könnten Ihnen die Newsletter per E-Mail zustellen. Alle daran interessierten Mitglieder sind gebeten, zwecks Adressaufnahme eine E-Mail an lucas.metzger@schutzverband.clubdesk.com zu schicken.

Freundliche Grüsse

Präsidentin Schutzverband
Katrin Joos Reimer

Stellungnahme des Schutzverbandes zu den Ergebnissen und Schlussfolgerungen aus dem Mitwirkungsverfahren zum Projekt 'Bahnanschluss des EuroAirports'

Das dritte Mitwirkungsverfahren zum Bahn-Projekt EAP gab der Öffentlichkeit die Möglichkeit, vom 11. Oktober bis zum 9. November 2021 schriftlich Stellung zu nehmen (siehe Stellungnahme vom Schutzverband, www.schutzverband.ch / Aktivitäten). Nach französischem Recht hätten die Ergebnisse nach 30 Tagen von der Präfektur Haut-Rhin publiziert werden müssen. Ohne Verkünden einer Fristerstreckung wurden sie am 12. Januar 2022 endlich auf deren Webseite veröffentlicht. Die an der Mitwirkung Partizipierenden wurden darüber nicht informiert.

Die Veröffentlichung umfasst zwei Dokumente: ein erstes zum Ablauf der Mitwirkung samt statistischen Angaben zu den eingereichten Stellungnahmen, ein zweites zu den daraus gezogenen Schlussfolgerungen. Beide Dokumente verweisen mehrfach auf Detailinformationen in den Anhängen, wo sie aber nicht vorhanden sind. So fehlt unter anderem auch der vollständige Bericht zu den eingegangenen Stellungnahmen.

Bemerkenswert sind die rudimentären Statistiken über die eingegangenen Stellungnahmen für oder gegen das Bahn-Projekt bzw. positive oder negative Bewertungen zu themenspezifischen Kriterien (Auszug aus dem offiziellen Bericht):

Herkunft		Anzahl Stellungnahmen		
		total	dafür	dagegen
Frankreich	Einzelpersonen	225	76	130 (58%)
	Verbände	20	6	14 (70%)
	ausgewählte Vertreter / Körperschaften	23	7	nn (70%)
	sozioökonomische Partner	4	2	2 (50%)
Schweiz	Einzelpersonen	5	0	5 (100%)
	Verbände	13	8	5 (39%)
	Behörden	4	nn	nn
Deutschland	Einzelpersonen	4	2	2 (50%)
	Verbände	4	1	3 (75%)
	Behörden	1	nn	nn

nn = keine Angaben

Kriterium	Anzahl Bewertungen		
	total	positiv	negativ
ökologischer Fussabdruck	103	14	89 (86%)
Flugverkehr	90	2	88 (98%)
Luftverschmutzung	83	4	79 (95%)
Kosten	76	5	71 (93%)
Lärm	74	10	64 (86%)
Erschütterungen	3	1	2 (67%)
Verkehrsverlagerung (Strasse-Schiene)	54	35	19 (35%)
ökonomische Entwicklung	26	18	8 (31%)
Zeitgewinn für Anreisende	24	23	1 (4%)

Anzumerken hierzu ist, dass auch Stellungnahmen aus der Franche-Comté und dem Raum Strasbourg (angeblich gut vertreten) stammen – zwei Regionen, die von einer besseren Verkehrsanbindung zum Flughafen profitieren könnten, ohne vom Fluglärm betroffen zu sein. Eine Auswertung der Stellungnahmen mit Bezug auf die Flugimmissionsbetroffenheit der Mitwirkenden wurde nicht vorgenommen!

Die Auswertung zeigt, dass die ökologischen Auswirkungen eines Bahn-Anschlusses und die Kosten mit grossem Mehr negativ beurteilt wurden. Selbst die nicht im Einzelnen genannten sozioökonomischen Partner des EAP sind anscheinend geteilter Meinung über den gemeinnützigen Sinn der 6 km langen Eisenbahnverbindung.

Wer das dreiköpfige Gremium für die Auswertung der Stellungnahmen nach welchen Kriterien nominiert hat, geht aus dem Bericht nicht eindeutig hervor. Dieses Gremium attestiert der Argumentation in den Stellungnahmen zwar eine hochstehende Qualität, geht in seinen Schlussfolgerungen im zweiten Dokument aber mit keiner Silbe auf die eingereichten Kommentare ein. Das Bahn-Projekt wird mit wenigen Einschränkungen bzw. Auflagen in höchsten Tönen gepriesen, völlig losgelöst von den dominierend negativen Bewertungen im Mitwirkungsverfahren.

Einmal mehr wurde ein Mitwirkungsverfahren zu einem Grossprojekt im Zusammenhang mit dem EuroAirport nicht nach den international geltenden Regeln des Espoo-Abkommens von 1991 (Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen) durchgeführt:

- Das Unterlagendossier war in französischer (2'468 Seiten) und deutscher (148 Seiten) Sprache nicht identisch. Die Vorgaben, in welcher Sprache die Stellungnahmen einzureichen seien, stimmten auf den diversen Informationskanälen nicht überein. Der Mitwirkungsbericht und die Schlussfolgerungen liegen nur in französischer Sprache vor. Dies, obwohl die Schweiz die Kosten für den Bahnanschluss zu einem erheblichen Teil mitfinanzieren soll (90 Mio. Euro) und auch Schweizer Territorium davon direkt betroffen ist.
- Etliche Angaben zu ökologischen und ökonomischen Vorteilen der Bahnverbindungen waren in den Unterlagen nachweislich falsch oder lückenhaft, was bereits im Mitwirkungsverfahren 2018 beanstandet, aber nicht korrigiert wurde.
- Zu den beiden Dokumenten (Bericht und Schlussfolgerungen) fehlen die aufgeführten Anhänge, weshalb die Auswertung völlig intransparent ist.

Die in der Mitwirkung vorgebrachten Kritiken scheinen in der weiteren Planung in keiner Weise berücksichtigt zu werden. Mit anderen Worten: **Auch dieses Mitwirkungsverfahren war eine blasse Farce!**

Der Vorstand behält sich vor, bei der Präfektur Haut-Rhin eine Beschwerde zur Unvollständigkeit der Berichterstattung und zu den eigenmächtigen Schlussfolgerungen des Auswertungsgremiums sowie beim Bundesrat eine Beschwerde zur Missachtung der Espoo-Konvention zu erheben.

Stellungnahme des Schutzverbandes im Mitwirkungsverfahren zur Teilrevision des Umweltschutzgesetzes

Ende 2021 hat der Bund eine Teilrevision des Umweltschutzgesetzes in die öffentliche Vernehmlassung geschickt. Während die EKLB (Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung, eine selbständige ausserparlamentarische Fachkommission des Bundeswenige Monate zuvor Empfehlungen für eine Verschärfung der Lärmschutzbestimmungen herausgegeben hatte, hat der Bundesrat insbesondere betreffend Fluglärm das Gegenteil im Sinn.

Der Schutzverband hat sich an der Mitwirkung mit einer strikten Ablehnung mancher Änderungen beteiligt (siehe www.schutzverband.ch / Aktivitäten).

Im Erläuterungstext zur vorgesehenen Teilrevision ist Folgendes festgehalten:

"Mit der vorliegenden Gesetzesänderung sollen raumplanerische Zielsetzungen mit dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm besser abgestimmt werden. Die lärmrechtlichen Kriterien für Baubewilligungen sollen klarer formuliert und damit die Rechts- und Planungssicherheit erhöht werden."

Die vorgesehenen Änderungen stellen für die von Fluglärm stark betroffene Bevölkerung de facto eine Aufhebung des Lärmschutzes dar: Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, bei Neubauten in Wohngebieten mit Fluglärm weniger strenge Lärmschutzvorschriften festzulegen als für Gebiete mit Zug- oder Strassenlärm. Bislang galt, dass für die Bewilligung von neuen Wohnbauten die **Immissionsgrenzwerte** in Innenräumen mittels Schutzmassnahmen eingehalten werden müssen (auf Kosten der Eigentümer). Künftig soll gar verdichtetes Bauen erlaubt sein, auch wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten und nur noch die **Alarmwerte** eingehalten werden.

Für die Lärmgrenzwerte werden einzelne Lärmereignisse über einen bestimmten Zeitraum nach einer komplexen, logarithmischen Formel in einen Dauerschallpegel umgerechnet. Die Lärmschutzverordnung sieht in der normalen Wohnzone bei Fluglärm folgende Grenzwerte vor:

	Tag 06-22 Uhr	1. Nachtstunde 22-23 Uhr	2. und 3. Nachtstunde 23-24 Uhr und 05-06 Uhr
Planungswert	57 dB	50 dB	47 dB
Immissionsgrenzwert	60 dB	55 dB	50 dB
Alarmwert	65 dB	65 dB	60 dB

Mussten bislang die Immissionsgrenzwerte in den Wohnräumen eingehalten werden, darf mit der vorgesehenen Teilrevision der Fluglärm im Dauerschall tagsüber bis 4.9 dB und nachts bis 9.9 dB lauter sein – selbst im Schlafzimmer. Hierzu gilt anzumerken, dass je nach Berechnungsformel eine zahlenmässige Verdoppelung der einzelnen Lärmereignisse den Dauerschallpegel nur um 3 bzw. 4 dB erhöht! Auch gilt darauf hinzuweisen, dass sich bei einer Steigerung eines einzelnen Lärmereignisses um 10 dB die physisch wahrgenommene Lärmintensität verdoppelt!

Für die von Fluglärm stark betroffene Bevölkerung entfällt mit der bundesrätlichen Ausnahmeregelung auch der Anspruch auf einen nah gelegenen Aussenraum, wo die Planungswerte (wenn auch nur zu Tagesstunden!) eingehalten werden. Damit wird die bestehende Ungleichbehandlung unter den Betroffenen von Zug-, Strassen- und Fluglärm noch weiter verschärft.

Weil der Bundesrat wirtschaftliche Interessen (Luftfahrt- und Raumentwicklung) zunehmend über die Volksgesundheit stellt, wird nicht mehr die Bevölkerung vor Lärmbelastung geschützt, sondern umgekehrt der Lärm vor der Bevölkerung.

Gespannt, aber nicht untätig, sehen wir der definitiven Fassung der Umweltschutzgesetz-Teilrevision und der parlamentarischen Debatte entgegen. Der Vorstand wird Parlamentarier*innen von Land- und Grossrat sowie National- und Ständerat wie auch den Regierungsrat BL und BS kontaktieren, um ihnen die konkreten Folgen für die vom Fluglärm betroffenen Wohngebiete aufzuzeigen. Geprüft wird auch die Zusammenarbeit mit den Schutzverbänden in anderen Landesregionen zwecks konzertierter Aktionen.

Auch Sie, liebe Mitglieder, können einen Beitrag zur Publikumsarbeit leisten: Sprechen Sie das Thema in Ihrer Nachbarschaft und Ihrem Freundeskreis an. Geben Sie ihnen den Newsletter zum Lesen weiter. – Danke!

Im Namen des Vorstandes:
Katrin Joos Reimer