

Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen  
Therwilerstrasse 43, 4153 Reinach, PF 40-3048-3  
Tel. 061 711 40 50 [info@schutzverband.ch](mailto:info@schutzverband.ch) [www.schutzverband.ch](http://www.schutzverband.ch)

---

<b>INHALT</b>	<b>SEITE</b>
Grusswort der Präsidentin <i>Madeleine Göschke-Chiquet</i>	3
Wir wollen endlich die gleiche Nachtflugsperrung wie in Zürich <i>Hans Göschke</i>	5
Kniefall des BAZL vor der Luftfahrtbranche: Bedenkliche Vorgänge bei der laufenden Luftfahrtgesetz-Teilrevision II <i>Klaus Würker</i>	6
Argumentarium gegen einen EAP-Bahnanschluss <i>Christoph Wydler</i>	10
Erfolge und Misserfolge der Fluglärmgegner in der EU <i>Kaspar Burri</i>	11
Quo vadis Postulat? <i>Julia Gosteli</i>	12
Wahlen Basel-Stadt	14
Wehren Sie sich!	15
Kassierin oder Kassier gesucht	16



---

## Grusswort der Präsidentin

Madeleine Göschke-Chiquet

---

Liebe Mitglieder des Schutzverbandes

Der neue Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für den EuroAirport ist dieses Jahr neben der Nachtflugsperre unser dominierendes Thema. Bedeutend mehr Flüge und folglich mehr Fluglärm sind im SIL vorprogrammiert. Mit der nachfolgenden Vernehmlassung haben wir unsere Ablehnung begründet.

### **Vernehmlassung zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt für den Flughafen Basel-Mulhouse**

Wir sind besorgt wegen der Umweltfolgen des neuen Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) des Objektblattes für den EuroAirport (EAP). Bedeutend mehr Flüge und folglich mehr Fluglärm, die Beeinträchtigung von Lebens- und Wohnqualität und Bauverbote sind im SIL vorprogrammiert. Deshalb lehnen wir den vorliegenden SIL ab.

### **Nahezu unbegrenzte Wachstumsmöglichkeit des EAP**

Der SIL rechnet im Vergleich zu 2010 innerhalb der nächsten 10 Jahre mit einer Verdoppelung der Flugbewegungen am EAP auf 147`000 pro Jahr. Das bedeutet auch doppelt so viele Südlandungen als bisher. Wenn die Marke von 147`000 Jahresflügen erreicht ist, darf der EAP laut SIL eine zweite Nord-Süd-Piste bauen. Für die AnwohnerInnen ein Horrorszenario. Wir fordern die Streichung der zweiten Nord-Süd-Piste aus dem SIL.

### **Keine Planungssicherheit für die Gemeinden**

Als Folge der zweiten Nordsüdpiste müssten laut SIL die „Gebiete mit Lärmauswirkung“, also etwa Gebiete mit Bauverboten „entsprechend angepasst werden“. Das bedeutet, dass Allschwil und Schönenbuch kaum weiteres Bauland einzonen können. Im Gegensatz zum EAP besteht folglich für die Gemeinden keine Planungssicherheit. Auch aus diesem Grund fordern wir die Streichung der zweiten Nord-Süd-Piste im SIL.

### **Direktstarts: Wiedereinführung des Lärm-S**

Die Anzahl Direktstarts nach Süden wird im SIL nicht beschränkt. Diese finden im gleichen Flugkorridor statt wie die Südlandungen, sie belasten folglich dieselben AnwohnerInnen zusätzlich. Wir fordern anstelle der bisherigen Direktstarts nach Süden die Wiedereinführung der bis 1991 üblichen Ausweichkurve nach Südwesten, das sogenannte Lärm-S.

### **Bahnanschluss des EAP verursacht mehr Flugbewegungen**

Laut SIL „steigert der Bahnanschluss die Attraktivität des Flughafens und dient einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Flughäfen Zürich und Genf“. Der Bahnanschluss „ist Voraussetzung für eine sinnvolle Zusammenarbeit und eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen“. So könnten etwa Nachtflüge, die seit 2011 in Zürich verboten sind, Aufnahme im zukünftigen Flugplan des EAP finden.

Der Bahnanschluss ist auch Voraussetzung für die geplante Verlagerung des Flugverkehrs vom defizitären Flughafen Strasbourg nach Basel. Das bedeutet über eine halbe Million mehr Passagiere pro Jahr und somit ebenfalls mehr Flüge.

Mit dem Bahnanschluss will man bei Kurzstrecken die Verkehrsverlagerung aus der Luft auf Hochgeschwindigkeitszüge verhindern. Folglich soll diese Bahn den Bahnverkehr konkurrenzieren, ein ökologisch fragwürdiges Ziel.

Wir lehnen den Bahnanschluss ab, weil er zu wesentlich mehr Flügen und Fluglärm führen würde, weil er ökologisch nicht sinnvoll ist. Für Fluggäste aus der Schweiz genügt die leistungsfähige Busverbindung zwischen Basel SBB und EAP im 7½ Minutentakt vollständig, sie ist wohl kaum verbesserungsfähig.

### **Flugplatzverlegung nach Norden**

Eine Nordverlegung um 15 bis 20 Km in dünnbesiedeltes Gebiet würde die engere Region Basel weitgehend vom Fluglärm entlasten und die Zahl der einem Absturzrisiko ausgesetzten Personen drastisch senken. Laut EAP-Direktor Rämi käme die Verlegung auf ca. eine halbe Milliarde Euro zu stehen. Würde der EAP in die Nähe der bestehenden Bahnlinie Basel-Mulhouse verlegt, so liessen sich die Kosten für die umstrittene neue Bahnverbindung weitgehend einsparen. Damit würden sich die Verlegungskosten von 500 Millionen auf ca. 250 Millionen reduzieren. Bevor sich die Flüge am EAP laut SIL verdoppeln und die jetzige Pistenanlage 3 ½ km vor unsern dichtbesiedelten Wohnquartieren endgültig zementiert wird, lohnt sich die grundsätzliche Überprüfung des heutigen Standortes des EAP.

### **Ost-West-Piste verlängern**

Wenn die jährlichen Flugbewegungen weiter um 14 % zunehmen wie im letzten Jahr, so wird die Kapazitätsgrenze von 150`000 Bewegungen auf der jetzigen Nord-Süd-Piste in wenigen Jahren erreicht sein. Dann bleibt nur noch die zweite Nord-Süd-Piste oder als Alternative der Ausbau der bestehenden Ost-West-

Piste. Diese würde mit Flügen über kaum besiedeltes Gebiet eine massive Entlastung des südlichen Sektors vom Fluglärm bringen und die zweite Nord-Süd-Piste überflüssig machen. Das negative Resultat einer Studie, die der EAP zur Verlängerung der Ost-West-Piste selbst in Auftrag gegeben hat, darf nicht endgültig sein. Wir fordern deshalb die Überprüfung dieser Pistenverlängerung durch unabhängige Experten.

### **Umweltverträglichkeit prüfen**

Bisher fehlt im SIL eine Umweltverträglichkeitsprüfung, wie sie im ESPOO-Abkommen (ESPOO = Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen) vorgeschrieben ist. Diese ist nachzuholen.

EAP und SIL versprechen uns weniger lärmige Flugzeuge und weniger Nachtflüge dank emissions- und tageszeit-abhängigen Landetaxen. Solche sind seit 2003 in Kraft, aber die mehrjährigen Lärmdurchschnitte haben zu keiner Tages- und Nachtzeit abgenommen, und der Lärm der Nachtflüge hat sogar zugenommen.

### **Nachtflugsperrung wie in Zürich**

Die erwähnte Gebührenordnung ist deshalb kein Ersatz für die Nachtflugsperrung. Das Baslerbieter Kantonsparlament hat der Regierung Baselland zweimal den verbindlichen Auftrag erteilt, sich für die Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr einzusetzen. An dieser Forderung halten wir fest.

### **Schweizer Lärmgrenzwerte sind überholt**

Das SIL richtet sich nach den Immissionsgrenzwerten aus dem Jahr 2001. Letztes Jahr hat jedoch die Schweizer Lärmkommission als beratendes Organ des Bundesrates einstimmig festgestellt, dass diese Grenzwerte zu hoch angesetzt sind. Mittlere Fluglärmwerte, wie z.B. in Allschwil gemessen, führen zu vermehrten Herz- und Kreislauferkrankungen. Dies belegen zahlreiche internationale Studien. Begriffe wie Gesundheit, Wohn- und Lebensqualität kommen im SIL nicht vor. Wir fordern, dass der SIL den neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen angepasst wird.

### **Neue Risikoanalyse**

Vor Einführung der Südlandungen über das ILS 33 hielten die zuständigen Experten fest, dass das Risiko für die AnwohnerInnen nur dann nicht erhöht ist, wenn nicht mehr Südlandungen erfolgen würden als vor dem Beschluss zur Einführung des ILS 33. Doch heute ist ihre Anzahl wesentlich höher.

Ein Hauptgrund für die Zunahme der Südlandungen ist der in der Vereinbarung zwischen Frankreich und der Schweiz festgeschriebene Entscheid, schon bei Rückenwindkomponenten ab 5 Knoten die Landerichtung umzukehren. Bei den früher praktizierten Landungen auf Sicht erfolgte die Umkehr erst bei 10 Knoten Rückenwind. Die markante Zunahme der Südlandungen macht eine neue Risikoanalyse unumgänglich.



Madeleine Göschke-Chiquet

---

## Wir wollen endlich die gleiche Nachtflugsperrung wie in Zürich

Hans Göschke

---

Nichts belastet die betroffene Bevölkerung so sehr wie der nächtliche Fluglärm. Bereits vor vier Jahren hat der Landrat der Basler Regierung per Motion den verbindlichen Auftrag erteilt, sich mit allen verfügbaren rechtlichen und politischen Mitteln für die Verlängerung der Nachtflugsperrung von 23 bis 06 Uhr einzusetzen. Der zuständige Regierungsrat Ballmer erklärte damals laut Protokoll: „Es wurde versprochen eine Verkürzung der Betriebszeit am EuroAirport zu fordern, wenn es auch auf dem Flughafen Zürich-Kloten zu einer solchen kommt.“ Und weiter: „Ein realistisches Ziel ist 23 bis 6 Uhr.“ Zürich hat die verlängerte Nachtflugsperrung, - wenn auch mit einem Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr - aber unsere Regierung unternahm nichts. Sie hat ihr Versprechen nicht eingehalten. Deshalb hat der Landrat diesen Auftrag an die Regierung 2011 erneuert, eine Petition mit über 8`000 Unterschriften hat ihn unterstützt. Die Nachtflüge von 23 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr haben sich allein 2010 verdoppelt und haben 2011 weiter zugenommen. Sie werden sich wohl nochmals verdoppeln, denn laut Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) können die jährlichen Flüge von 87`000 auf 147`000 zunehmen. Schon in seiner Intraplanstudie von 2008 schreibt das BAZL, dass nachts auf dem EAP mehr Flugverkehr zu erwarten sei, wegen der neuen Nachtflugverbote in Zürich und Frankfurt. EAP und Basler Regierung wollen die „Tagesrandflüge“ noch zusätzlich ausbauen (BaZ 3.1.2011). Ein Nischenprodukt für den EAP, dank Nachtflugsperrung in Zürich. Fazit: Der EAP will uns bis Mitternacht wach halten und die Wecker auf 5 Uhr vorstellen.

Stresshormone und Blutdruck steigen bei Fluglärm im Schlaf besonders stark an, schon ab 35 Dezibel Durchschnittslärm pro Stunde. Dieser Wert beträgt in Neuallerschwil von 23 bis 24 Uhr 45,1 Dezibel. Herzkreislauferkrankungen sind wesentlich häufiger bei hiesigen Fluglärmpegeln, das zeigen internationale Studien. Alle kommen zum Schluss, dass nächtlicher Fluglärm für die Gesundheit besonders schädlich ist.

Der EAP bekämpft die Nachtflugsperrung mit wirtschaftlichen Argumenten. Gemäss EAP-Wirtschaftsstudie betragen die maximal möglichen Verluste infolge gleicher Nachtflugsperrung wie in Zürich 172 Millionen Euro – in fünf Jahren. Aber dies nur bei Wegzug der Expressfrachter (wohin? Es gibt keine Alternativen zum EAP, Genf ist 3 LKW-Stunden entfernt). Dem EAP entsteht kein Passagierverlust (EAP-Studie Seite 88), die Airlines können sich anpassen oder voraussichtlich anpassen (Studiensynthese Seite 3). Ignoriert werden von der EAP-Studie die externen, der Allgemeinheit aufgebürdeten Kosten der Nachtflüge: Allein durch das Bauverbot auf dem 80 ha messenden Allschwiler Chleifeld ein dreistelliger Millionenbetrag, dazu Wertverluste auf Liegenschaften, Gesundheitsschäden etc.. Fazit: Die Vorteile der Nachtflugsperrung kompensieren die möglichen, in der EAP-Studie erwähnten Verluste bei weitem. Die Wirtschaftsstudie, vom EAP als Waffe gegen die Nachtflugsperrung gedacht, hat sich als Eigengoal erwiesen. Vielleicht wurde sie deshalb von EAP und Regierung ein Jahr lang unter Verschluss gehalten. Aber vielleicht auch nur um den Entscheidungsprozess bezüglich Nachtflugsperrung zu verzögern.

Klar in Richtung Verzögerung weist der neuste Coup des EAP: Die völlig überflüssige Studie „*Etude d`approche équilibrée*“ für den Flughafen Basel-Mulhouse – EuroAirport. Alleiniges Thema ist der Nachtflugbetrieb – aber die Verlängerung der Nachtflugsperrung wird nicht einmal erwähnt. Zur Studie gehören so originelle Interview-Fragen wie: „Was sind Ihre Erwartungen in Bezug auf Nachtflüge?“ Die Planung des EAP ist allzu durchsichtig: Wiederum ein Jahr für eine Studie, dann diese wiederum ein Jahr unter Verschluss halten, gibt zwei weitere Jahre Aufschub für die längst fällige Erweiterung der Nachtflugsperrung. Man muss doch zuerst die Studienresultate abwarten – es könnte ja sein, dass die fluglärm-betroffene Bevölkerung gar keine Nachtflugsperrung will.... Der Schutzverband ist nicht bereit die Spielchen des EAP zur Verhinderung der Nachtflugsperrung noch länger zu akzeptieren. Wie die Geschäftsprüfungskommission des Landrates und der Gemeindeverbund Flugverkehr besteht der Schutzverband darauf, dass die Basellandschaftliche Regierung den verbindlichen Auftrag des Parlaments zur Verlängerung der Nachtflugsperrung auf 23 bis 6 Uhr ohne weitere Verzögerung umsetzt.



Hans Göschke

---

## **Kniefall des BAZL vor der Luftfahrtbranche: Bedenkliche Vorgänge bei der laufenden Luftfahrtgesetz-Teilrevision II**

Klaus Würker

---

*Klaus Würker ist Vorstandsmitglied des Schweizerischen Schutzverbands gegen Flugimmissionen (SSF).  
Der nachstehende Beitrag ist im Frühjahr 2012 im FLAB, der Hauszeitschrift des SSF, erschienen.  
Nachdruck mit Erlaubnis des SSF.*

**Papierkrieg, Überregulierung, arrogante Inspektoren, überrissene Gebühren und Anderes mehr: Die zivile Flugbranche tat ihren Unmut gegenüber dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) in den letzten Jahren heftig kund. Dies, weil sie sich mit der schweizerischen Auslegung und Adaption der Regelwerke der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), der sich die Schweiz seit 2007 angeschlossen hatte, alles andere als anfreunden wollte. Die Flugbranche pochte auf verstärkten Einbezug und Mitwirkung, was seitens BAZL nicht ungehört blieb.**

**Die harsche Kritik veranlasste das BAZL nun offensichtlich auch zu einem Kniefall vor der Aviatikbranche bei der laufenden Luftfahrtgesetz-Teilrevision II. Die Vorgänge hinter den Kulissen sind gelinde formuliert als höchst unrühmlich, um nicht zu sagen bedenklich zu bezeichnen.**

Es ist seit längerem bekannt, dass das Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG) SR 748.0 teilrevidiert wird. Teilrevision klingt auf Anhieb harmloser als es im vorliegenden Fall tatsächlich ist, handelt es sich doch um einen sehr beträchtlichen, komplexen und brisanten Revisionsumfang. In Bern wurde daher nicht ganz umsonst entschieden, die Revision in mehreren Etappen anzugehen, wohl nicht zuletzt auch aus politisch taktischen Gründen (Reduzierung des potenziellen Risikos eines Referendums; zudem wird die Öffentlichkeit mit dem etappierten Vorgehen im Ungewissen gelassen, was inhaltlich da noch alles in welchem Revisionssteil daher kommt). Gemäss gut unterrichteter Quelle ist davon auszugehen, dass es voraussichtlich mindestens drei Revisionssteile geben dürfte.

### **LFG-Revision I**

In einem ersten Revisionspaket wurden relativ problemlose Änderungen bereits vom Parlament abgehandelt. Diese traten zum überwiegenden Teil schon am 1. April 2011 in Kraft; die verschiedenen verbleibenden Änderungen aus dem ersten Revisionssteil treten erst zu einem späteren, jedoch noch nicht definierten Zeitpunkt in Kraft.

Kurz zusammengefasst ging es im ersten Revisionspaket unter anderem um die Schaffung präziserer Rechtsgrundlagen für die Aufsichtstätigkeit des BAZL. Es wurde weiter ein neues Finanzierungskonzept für die Flugsicherung rechtlich verankert (Aufhebung der Quersubventionierung zwischen Landes- und Regionalflughäfen sowie die Verwendung von Erträgen aus der neuen Spezialfinanzierung Luftverkehr [Bundesverfassung, Art. 86] für die Mitfinanzierung der Flugsicherungsdienste auf Regionalflugplätzen). Ausserdem wurde ein neuer Gesetzesartikel geschaffen, dass der Bund die Ertragsausfälle von Skyguide für die Flugsicherung im grenznahen Ausland vorübergehend übernehmen kann. Sodann wurden neue Grundlagen für die Berechnung und Erhebung von Flughafengebühren umgesetzt.

### **LFG-Revision II mit schalem Beigeschmack**

Am 18. November 2011 nahm das BAZL die LFG-Revision Teil II in Angriff. Es lud sämtliche massgebenden nationalen Aviatikkreise auf den 24. Januar 2012 zu einem "Workshop" nach Bern ein. Eingeladen waren auch die Konferenz der Kantonsregierungen, Vertretungen der Flughafenkantone der Landesflughäfen, Skyguide, Meteoschweiz und aus der Bundesverwaltung nur das Generalsekretariat VBS sowie die Luftwaffe. Damit schloss sich der Kreis der zivilen Luftfahrtbranche, die erfahrungsgemäss oft auch in einer Doppelrolle in der Luftwaffe vertreten ist.

Allein schon die gezielt selektive Zusammenstellung dieser Geladenen lässt aufhorchen. Die kritischen Stimmen - vorab der Schutzverbände der Flugplatz-Anwohner sowie der einschlägigen nationalen Umweltverbände, aber auch beispielsweise des Bundesamtes für Umwelt BAFU - waren offensichtlich schlicht unerwünscht und wurden mit System aussen vor gehalten. Unter der Regie der obersten BAZL-Direktion. Das Meeting in Bern sollte gemäss Darstellung des BAZL in der Einladung dazu dienen, "erste Eindrücke zu vermitteln und Verständnisfragen zu klären".

*Pikant:* bereits in der Einladung wurde erwähnt, dass im Anschluss an den "Workshop" während zwei Monaten Gelegenheit bestehe, *Stellungnahmen einzureichen*, somit bis 24. März 2012. Ein höchst seltsames Vorgehen im Gesetzgebungsprozess der Schweiz, der stets *eine* ordentliche, offizielle Vernehmlassung durch die Öffentlichkeit vorsieht und nicht auch noch eine *Vor*vernehmlassung und damit Privilegierung bestimmter Kreise.

Es ist offensichtlich, dass mit diesem bedenklichen Vorgehen die vereinigte Aviatiklobby nicht nur vom Vorteil eines Zeitvorsprungs im Gesetzgebungsverfahren (rule setting) profitierte, sondern gleich auch noch den koordinierten, geballten Einfluss in materieller Hinsicht zu den Gesetzesänderungen wahrnehmen konnte.

Die Teilnahme am Workshop war zu bestätigen unter gleichzeitiger Mitteilung der Namen der teilnehmenden Personen. Mit der Einladung wurden die Unterlagen zur Revision II sowie eine Traktandenliste auf ca. vierzehn Tage vor dem Meeting in Aussicht gestellt.

Die mehrere Dutzend Seiten umfassende Dokumentation enthielt die Feststellung und Anordnung des BAZL, *dass es sich bei den Vorschlägen um erste Überlegungen für mögliche Regulierungen handle und daher der Bericht im Kreis der zum Workshop Geladenen bleiben und nicht veröffentlicht werden soll. Starker Tobak, wenn man berücksichtigt, dass den Teilnehmern teilweise das Wording von "pfannenfertigen" Artikeln und / oder von Anpassungen beziehungsweise Ergänzungen, inklusive die dazu gehörende Ausgangslage sowie Erläuterungen abgegeben wurden. Als ob andere Kreise nicht auch ein Interesse daran gehabt hätten, sich zeitgleich einbringen zu können.* Es ist davon auszugehen, dass das BAZL die eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen der Luftfahrtbranche zwischenzeitlich geprüft hat, eine Überarbeitung nach dem Gusto der Branche erfolgt ist und die Vorbereitung der abgestimmten Gesetzesvorlage stattfindet.

Das gewählte, höchst bedenkliche Vorgehen, das nach Drehbuch geheim gehalten hätte werden sollen, ist als pure Geringschätzung der Öffentlichkeit zu qualifizieren. Einer Öffentlichkeit, die voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2012 zur offiziellen Vernehmlassung einer fein säuberlich abgestimmten Gesetzesvorlage eingeladen ist und deren Eingaben unter dem gegebenen Hintergrund zu einer Alibiübung zu verkommen drohen.

Geringschätzung aber auch gegenüber dem Bundesparlament als eigentlichem Gesetzgeber, dem dereinst faktisch nur noch die Rolle des Durchwinkens der Teilrevision II des Gesetzes bleibt.

### **Hauptthemen der LFG-Revision II**

Angesichts der beschriebenen Vorgänge erscheint es umso wichtiger, nachfolgend gleich auch die Hauptthemen des Revisionspakts II zu benennen:

- Erhöhung Bundeseinfluss auf Landesflughäfen
- Infrastruktur, Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Aufsicht
- Verfahren
- Flugsicherung sowie
- Übrige Bestimmungen

Der allgemeine Schwerpunkt der LFG-Revision II liegt im Infrastrukturbereich. Die nachstehenden Ausführungen konzentrieren sich auf die drei vorgenannten ersten Hauptthemen und sollen aufklären, was da alles im Schilde geführt wird.

### **Erhöhung des Bundeseinflusses auf die Landesflughäfen**

Die Luftfahrt ist Bundessache. Die Kantone können zwar ihren Einfluss geltend machen, das letzte Wort liegt jedoch - grundsätzlich - beim Bund, und zwar bis hinunter auf das letzte Flugfeld und jeden Heliport. Bei den Landesflughäfen ist Bern bezüglich seines Einflusses jedoch zur Erkenntnis gelangt, dass seine bisherigen Möglichkeiten zur Durchsetzung der Bundeskompetenzen durch folgende Elemente begrenzt sind:

- offensichtlich sehr unbequeme *kantonale Gesetze*, z.B. Flughafengesetz des Kantons Zürich
- finanzielle *Flughafenbeteiligungen* der Kantone Basel, Genf und Zürich.

Gerade die kantonalen Gesetzgebungen, die den Regierungen und der Bevölkerung Ausgestaltungs- und demokratische Mitwirkungsrechte einräumen, sind es, die dem Bund bei seinen Vorstellungen bezüglich Infrastruktur und Entwicklung eines (Landes)flughafens einen Strich durch die Rechnung machen können. Also wenn es beispielsweise um Ausbauten des Pistensystems geht, die via kantonale Abstimmungen bei der Bevölkerung auf Widerstand stossen.

Kreative Köpfe wollen dieser Problematik, mit der sich der Bund vorab nicht zuletzt auch mit Blick auf Zürich-Kloten (...) konfrontiert sieht, in der LFG-Revision II mit entsprechenden Rechtsgrundlagen den Riegel schieben. Im Klartext: den kantonalen Souverän ausschalten.

Für den Betrieb eines Flughafens ist zwingend eine Konzession des Bundes notwendig. Neu soll die bisherige, "inhaltsleer" ausgestaltete Konzession durch eine so genannte *Infrastrukturkonzession* ersetzt werden. Wie der Name schon sagt, will der Bund mit der Vergabe der Flughafenkonzession gleichzeitig rechtsverbindliche Voraussetzungen im Infrastrukturbereich schaffen, konkret festlegen ...

- welche Zielvorgaben bezüglich Spitzenkapazität ein Flughafen bei der Gestaltung der Infrastruktur erreichen muss
- des Pistensystems mit Lage und Dimensionierung der Pisten

- der grundsätzlichen An- und Abflugrichtungen sowie
- wichtiger Rahmenbedingungen wie beispielsweise die Betriebszeiten.

Die aktuell gültigen, "inhaltsleeren" Konzessionen für die Landesflughäfen wurden im 2001 erteilt und laufen somit noch bis 2051. Die neue Regelung würde daher für Jahrzehnte nicht Fuss fassen. Es ist deshalb geplant, diese rascher, und zwar einvernehmlich mit den Flughäfen umzusetzen. An Schlaumeiereien nicht verlegen, sollen *vorerst – quasi als Zwischenlösung – die im SIL-Objektblatt festgelegten Entwicklungsrichtungen* in die Konzession übernommen werden.

Damit der Bund trotzdem für alle Eventualitäten gewappnet ist und "zeitlich dringende Eingriffe" durchsetzen kann, soll bei Bedarf ein *Bundesbeschluss nach Art. 29 Abs. 2 des Parlamentsgesetzes* (referendumsfähiger Erlass eines so genannten Einzelfallgesetzes) durch National- und Ständerat zur Anwendung kommen. Von kurzfristigem Anpassungsbedarf könnten gemäss BAZL am Beispiel von Zürich-Kloten die Flugverfahren, Massnahmen im Bereich der Flugsicherheit, aber auch die Infrastrukturanlagen sein. Zu denken sei etwa an Schnellabrollwege, eine Runway End Safety Area (RESA) und letztlich auch Pistenverlängerungen.

### **Infrastruktur**

Aus dem Bereich "Infrastruktur" sticht vor allem die neu geplante gesetzliche Kategorisierung der Flugplätze in drei Hauptkategorien, davon zwei mit zwei Unterkategorien, ins Auge:

- *Landesflughäfen*
- *Regionalflughäfen*
  - mit Konzession A
  - mit Konzession B
- *private Flugplätze*
  - ohne beschränkten Zugang
  - mit beschränktem Zugang

Der rote Faden, der sich durch diese Kategorisierung zieht, ist klar erkennbar. Das Stichwort heisst *Flexibilisierung der Flugplatz-Landschaft Schweiz*.

Dabei sollen gewisse heutige Regionalflugplätze offensichtlich Richtung Landesflughäfen "vorbereitet" werden und neu *Regionalflughafen* heissen. Dort, wo die Mindestanforderungen an die Infrastruktur nur wenig von denjenigen an die Infrastruktur von Landesflughäfen abweichen, ist eine Betriebskonzession Regionalflughafen Konz. A vorgesehen. Dies ist laut bisheriger Planung für Lugano-Agno und Bern-Belp angedacht.

Andererseits sollen heutige Flugfelder *neu als private Flugplätze* klassiert werden. Dabei soll es jedoch im Gegensatz zu den heutigen zivilen Flugfeldern, die keinem Flugzulassungszwang unterworfen sind, neu unter der Bezeichnung *private Flugplätze auch solche ohne beschränkten Zugang* geben! Auch dies bedeutet faktisch eine Flexibilisierung, ein erster Schritt Richtung Regionalflughafen mit Konzession B.

Bei der Neukategorisierung geht es auch um die Festlegung der Anforderungen an die einzelnen Flugplatzkategorien und der ihnen zustehenden Rechte, beispielsweise das *Enteignungsrecht ...* Pro memoria: Das Instrument der raumplanerischen Enteignung existiert heute erst ab Stufe der konzessionierten Regionalflugplätze.

Pikant: Das Instrument der vorerwähnten *Infrastrukturkonzession* soll nicht nur auf Landesflughäfen, sondern auch auf *Regionalflughäfen* eingeführt werden!

Ferner ist der *VFR-Verkehr (Kleinaviatik nach Sichtflugregeln)* auf Landesflughäfen und die mit den vorgesehenen Massnahmen einhergehende "Auslagerung" dieses Verkehrs ein brisantes Thema. Fakt ist: wenn es nach dem Flughafen Zürich-Kloten geht, soll zumindest dieser dortige Verkehr anderswo Aufnahme finden. Diese Verlagerung soll über das Portemonnaie gelenkt werden, woran weder die Kleinaviatiker noch Lärm geplagte Anwohner rund um andere Ausweich-Anlagen Freude haben dürften.

### **Verfahren**

Im Themenbereich "Verfahren" bilden die Genehmigungen aller Art das Schwergewicht. Die Stossrichtung lautet: *Verfahrens-Vereinheitlichung* der Plangenehmigung(en), der Betriebsbewilligung, des Betriebsreglements, etc.; es ist eine vollständige Neustrukturierung von Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen vorgesehen.

Zentral erscheint auch die angepeilte Schaffung eines neuen Bewilligungsinstrumentes in der Form einer (vorgängigen) *Rahmenbewilligung für grössere, beziehungsweise bedeutende (Aus-)Bauvorhaben*. Eine solche sollte offenkundig den Verfahrensablauf flexibilisieren. Die Rahmenbewilligung soll die Basis für einzelne Plangenehmigungen bilden.

Im Weiteren wird eine Vereinheitlichung und Straffung der Verfahren zum Erlass von *Hindernisbegrenzungskatastern und Sicherheitszonenplänen* beabsichtigt.



Schliesslich sei darauf hingewiesen, dass Änderungen auf Gesetzesstufe in den meisten Fällen eine notwendige Ausgestaltung auf Stufe Verordnung zur Folge haben, wobei mehrere Verordnungen betroffen sein können. Dazu können heute jedoch noch keine Aussagen gemacht werden.

Es ist im Weiteren darauf aufmerksam zu machen, dass aufgrund der Revision des Luftfahrtgesetzes *auch eine Überarbeitung des SIL-Konzeptteils notwendig sein wird*. Die Festsetzungen und Grundsätze des SIL-Konzeptteils sind übergeordnet jeweils auch massgebend für die Objektblätter der einzelnen Flugplatzanlagen.

### **Zusammenfassung**

Abschliessend lässt sich festhalten, dass im Luftfahrtrecht Schweiz fast kein Stein auf dem anderen bleiben dürfte. Was aufgezeigt wurde, ist erst ein kleiner, jedoch sehr wichtiger Teil. Für viele Flugplatzanlagen und deren Anwohner ergeben sich absehbar komplett neue Ausgangslagen. Nach Eröffnung des offiziellen, öffentlichen Vernehmlassungsverfahrens zur LFG-Revision II - voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2012 - empfiehlt es sich, den dannzumaligen Gesetzestext genau zu analysieren und Eingaben zu deponieren.

### **Meine Schlussfolgerungen zum Artikel von Klaus Würker**

*Der Bundesrat will offenbar den Kantonen die wichtigsten Entscheide zum Flugverkehr aus der Hand nehmen: Betriebszeiten der Landesflughäfen (keine verlängerte Nachtflugsperrre), Ausbau der Pisten, An- und Abflugrichtungen, Flugfrequenzen. Damit will man verhindern, dass sich die betroffene Bevölkerung in den Kantonen wehren kann, etwa bei der kommenden Abstimmung über den Pistenausbau im Kanton Zürich. Gegen so viel zentralistischen Demokratieabbau müssen auch wir uns wehren.*

Madeleine Göschke-Chiquet

Seit dem 1.1.2012 erreichen Sie uns an unserer neuen Geschäftsstelle:

Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen  
Therwilerstrasse 43, 4153 Reinach, PF 40-3048-3

Tel. 061 711 40 50 [www.schutzverband.ch](http://www.schutzverband.ch) [info@schutzverband.ch](mailto:info@schutzverband.ch)

---

## Argumentarium gegen einen EAP-Bahnanschluss

Christoph Wydler

---

Die aktuelle Projektidee sieht vor, den Euroairport mit einer zweispurigen Strecke anzuschliessen, die in St. Louis von der Strecke Basel-Mulhouse abzweigt und diese nördlich des EAP wieder erreicht. Es handelt sich um eine innerfranzösische Strecke, die von normalen Schweizer Fernverkehrszügen nicht befahren werden kann. Geplant ist die Bedienung durch die Züge des Regionalverkehrs (inkl. Regio-S-Bahn) und der Schnellzüge Basel-Strasbourg. Der Bahnhof ermöglicht jedoch auch TGV-Halte. Gerechnet wird mit Kosten von über 200 Millionen Euro.

Insbesondere aus dem Elsass wird zur Zeit Druck auf den Bahnanschluss des EAP ausgeübt. Grund dafür ist, dass dem Flughafen Strassburg infolge ungenügender Auslastung das „Aus“ droht. Dort landen auch die Mitglieder des Europa-Parlaments. Das Elsass befürchtet nun, dass das Parlament nach Brüssel verlegt werden könnte, wenn Strassburg mit dem Flugzeug nur schlecht erreichbar wäre. Mit der Bahn wäre man in einer guten Stunde vom EAP in Strasbourg.

Der Schutzverband lehnt dieses Projekt ab. Es ist unnötig und umweltschädlich. Der Busanschluss mit der Linie 50 kann als sehr gut, schnell und komfortabel bezeichnet werden. Sein 7 ½ Minuten Takt liesse sich jederzeit noch verdichten. Vom Bahnanschluss profitiert v.a. das Elsass. Kaum realistisch dürfte indes die Erwartung sein, dass die elsässischen Pendlerinnen und Pendler auf den Zug umsteigen, liegen doch deren Wohnorte meist weit abseits der Bahnlinie.

Die Bedienung des Bahnhofs mit Schnellzügen und TGV aus Frankreich lässt den EAP zum überregionalen Flughafen werden. Mit einer grossen Flugverkehrszunahme rechnen wohl die Befürworter. „Bern“ beabsichtigt zudem, den Bahnanschluss später auch für Schweizer Fernverkehrszüge auszubauen, um den EAP als „Überlauf“ von Zürich nutzen zu können. Damit wäre die Verdoppelung des Flugverkehrs bis zur derzeitigen Kapazitätsgrenze des EAP wohl nicht mehr zu verhindern.

Der Euroairport ist viel zu klein für einen Bahnanschluss. Selbst beim wesentlich grösseren Flughafen Genf ist der Bahnbetrieb stark defizitär. Dessen Betrieb in Basel würde ein hohes Defizit verursachen, das den Bahnen nicht zugemutet werden darf. Getragen werden müsste es von den Steuerzahlenden und den Fahrgästen, die den Flughafen nicht nutzen.

Das Geld kann anderweitig sinnvoller eingesetzt werden. Gerade in der Nordwestschweiz bestehen dringende ÖV-Projekte, etwa der Ausbau der Regio-S-Bahn oder der Wisenbergtunnel. An den Kosten der Regio-S-Bahn soll sich neben den Kantonen und dem Bund auch Frankreich beteiligen. Das bringt der Region mehr als der Bau des Prestigeprojekts „Bahnanschluss“.

Zudem ist es prinzipiell widersinnig, die umweltfreundliche Bahn nur zum Zweck auszubauen, ihren Konkurrenten, den Flugverkehr zu fördern.



Christoph Wydler

---

## Erfolge und Misserfolge der Fluglärmgegner in der EU

Kaspar Burri

---

### Deutschland

Anlässlich des „Nationalen Aktionstages“ vom 24. März 2012 haben Protestkundgebungen gegen Ausbau und Betrieb der Flughäfen München, Frankfurt, Berlin, Leipzig, Köln und Düsseldorf stattgefunden. Frankfurt und Berlin erleben praktisch wöchentliche Aktionen und Kundgebungen. In Berlin protestieren Zehntausende gegen die Eröffnung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg, durch dessen Inbetriebnahme eine grosse Anzahl von Anwohnern neu überflogen werden wird. Die Eröffnung wurde (wenn auch aus anderen Gründen) auf das Frühjahr 2013 verschoben.

Der Flughafen Frankfurt wird wöchentlich am Freitag belagert, im Protest gegen den Betrieb auf der nunmehr frei gegebenen vierten Piste. Erreicht wurde zunächst eine teilweise Nachtflugsperrung. Zudem hat die regierende Partei CDU vorgeschlagen, die Zahl der Starts und Landungen auf dieser vierten Piste zu begrenzen.

Am Flughafen München haben Demonstranten und die wegen ihrer „direct actions“ gefürchtete Organisation „Plane Stupid“ ([www.planestupid.com](http://www.planestupid.com)) massgeblich dazu beigetragen, dass das Stadtvolk in einer Referendumsabstimmung gegen den Bau einer dritten Piste votiert hat (54 gegen 45%). Der Volksentscheid ist für mindestens ein Jahr unumstösslich.

### Frankreich

Hier sind bretonische Landwirte in einen 28-tägigen Hungerstreik getreten, im Protest gegen die Enteignung ihrer Ländereien. Auf ihren Äckern soll ein grösserer Flughafen Nantes entstehen. Sie haben einen zweijährigen Aufschub des Baubeginns erwirkt, um die rechtliche Situation abzuklären. Die Landwirte hoffen nun, dass die grüne Partei in den Koalitionsgesprächen mit den regierenden Sozialisten den Stopp des Nantes-Projekts zur Bedingung machen kann.

### Italien

Den unermüdlichen Gegnern des Ausbaus des Flughafens Siena ist es gelungen, das Projekt zu blockieren, indem sie ein grosses Korruptionsnetz entlarvt. Vom Planungsgremium sind jetzt 14 Personen angeklagt, zusammen mit dem Geldgeber, dem Luxemburgischen Mutual Fund Galaxy SARL. Dem Projekt ist damit die finanzielle Basis entzogen.

### Europa

Die EU-Kommission beabsichtigt, die Auflagen für den Fluglärm zu verschärfen. Sie hat ein sogenanntes „EU Airports Package“ formuliert, das als Verordnungsvorschlag an den EU Ministerrat eingereicht worden ist. Dieses Paket soll die bisherigen EU Richtlinien bezüglich Fluglärm ersetzen. Darin wird u.a. vorgeschrieben, dass nur solche Flugzeuge an Flughäfen der EU verkehren dürfen, welche die ICAO Lärmlimits um 10 oder mehr dB unterschreiten; verboten würden damit z.B. die Airbusse A321 und A300B3 (Frachter), die Boeing B737 u.a.m. Ärger mit Russland, Indien, USA und China ist vorprogrammiert, da diese Länder bevorzugt alte und lärmige Maschinen im Luftfrachtbetrieb einsetzen.

Ausserdem beinhaltet der Verordnungsvorschlag, den Flugverkehr in den Handel mit CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikaten einzubeziehen. Auch das verärgert natürlich die amerikanische Luftfahrt; so hat sie denn auch beim Europäischen Gerichtshof gegen den Emissionshandel geklagt. (für Details siehe [www.eu-infothek.com](http://www.eu-infothek.com))

Diese Informationen wurden zum grossen Teil John Stewarts Zeitschrift „Exchange“, Nummern 2012/6 und 7 entnommen [www.uecna.eu/spip.php?auteur41](http://www.uecna.eu/spip.php?auteur41).



Kaspar Burri

---

## Quo vadis Postulat?

Julia Gosteli

---

Im November 2010 reichte ich ein Postulat ein, in dem ich den Gemeinderat Allschwil bat, dass der EuroAirport in Neuallschwil eine Lärmmessstation einrichten sollte, so dass auch Messwerte aus Neuallschwil in den Umweltberichten des EAP abgebildet werden können. Die EAP-Berichte sind für die politische Fluglärmdiskussion massgebend. Im Mai 2011 wollte der GR mein Postulat nicht entgegennehmen, daraufhin gab es eine Diskussion im Einwohnerrat. Mit stichhaltigen Argumenten konnte ich den Rat überzeugen und mein Postulat wurde überwiesen.

Im Frühjahr 2012 besuchte ich Anton Lauber persönlich in seiner öffentlichen Sprechstunde, um nachzufragen, wie es um die Bearbeitung meines Postulates stehe. Auf Anhieb konnte er mir keine konkrete Antwort geben. Er vermutete, dass diese Unterlagen bei Herrn Dill, dem Umweltschutzbeauftragten der Gemeinde liegen würden. Die Antwort stellte mich nicht zufrieden. Also übergab ich dem GR schriftlich nachfolgende zwei Fragen im Voraus für die Einwohnerrats-Fragestunde des 18. Aprils 2012:

1. Vor einigen Monaten habe ich ein Postulat betreffend Fluglärmmessstation Muesmatt eingereicht. Wer bearbeitet im Moment diese Angelegenheit? Jetzt, wo so viele störende ILS-Landungen stattfinden, ist es äusserst bedauerlich, wenn dieses Postulat liegen bleibt.
2. Zwischen dem 1. und 10. April gab es 237 ILS-Anflüge, welche äusserst störend waren, davon 22 Bewegungen mit einer Windkomponente, die auch Landungen von Norden erlaubt hätten. Intervenierte diesbezüglich jemand von der Gemeinde beim EAP?

GR Robert Vogt teilte mit, dass die Gemeinde tätig war und beim EAP nachfragte, ob eine Installation in Neuallschwil möglich wäre. Eine zusätzliche Lärmmessstation mit Kosten von CHF 100'000 sei für den EAP zu teuer, es bestehe im 2012 jedoch die Möglichkeit, dass eine mobile Lärmanlage beschafft werde. Diese könnte in Allschwil aufgestellt werden. Robert Vogt wird uns im Laufe dieses Jahres noch davon berichten. Daraufhin wollte ich von ihm wissen, ob es nicht möglich sei, dass die Gemeinde die Kosten dieser Messstation übernehmen könnte. Der enorme Lärm der ILS-Landungen würde nirgends abgebildet, das dürfe nicht sein. Die Allschwiler Messstation im Dorf ist vom Lärm der ILS-Landungen nicht tangiert und würde so ein verzerrtes Lärmbild abgeben. Das Votum darauf von Robert Vogt: Das liege nicht in der Kompetenz des Gemeinderates. Da müsste aus dem Einwohnerrat ein entsprechender Vorstoss kommen.

Auf meine zweite Frage antwortete Robert Vogt wie folgt: Die Gemeinde Allschwil verfolge dies nicht. Sie bekäme jeweils nur die offizielle Liste vom EAP mit den Anzahl Südlandungen. Dort würde nicht vermerkt, welcher Wind woher wehe. Der GR stütze sich da auf die sehr wertvolle Arbeit des Schutzverbandes, des Forums und des Gemeindeverbundes Flugverkehr.

Zum Schluss betonte ich, wie wichtig eine solche Kontrolle sei, vor allem auch mit den zunehmenden Reklamationen betreffend ILS-Landungen. Die Penetranz dieser immer gleichen Anflüge treffe immer die gleichen Haushaltungen, ganz im Gegensatz zu den Sichtanflügen, die „variantenreicher“ waren.

Es braucht unglaublich viel Engagement und ein unablässiges Dranbleiben an der Thematik. So oft wird man irgendwie vertröstet oder Fragen werden ungenau beantwortet. Gerne wird Unangenehmes in die Länge gezogen, in der Hoffnung, dass man als Bürgerin die Angelegenheit vergisst. Schade! Laut Reglement verpflichten überwiesene Postulate den Gemeinderat zur Prüfung und Berichterstattung innert eines Jahres. Inzwischen haben wir August 2012. = Leider musste ich neben meinem Engagement für die Familie, die Berufsarbeit und den Landrat, meine Arbeit im Einwohnerrat beenden



Julia Gosteli

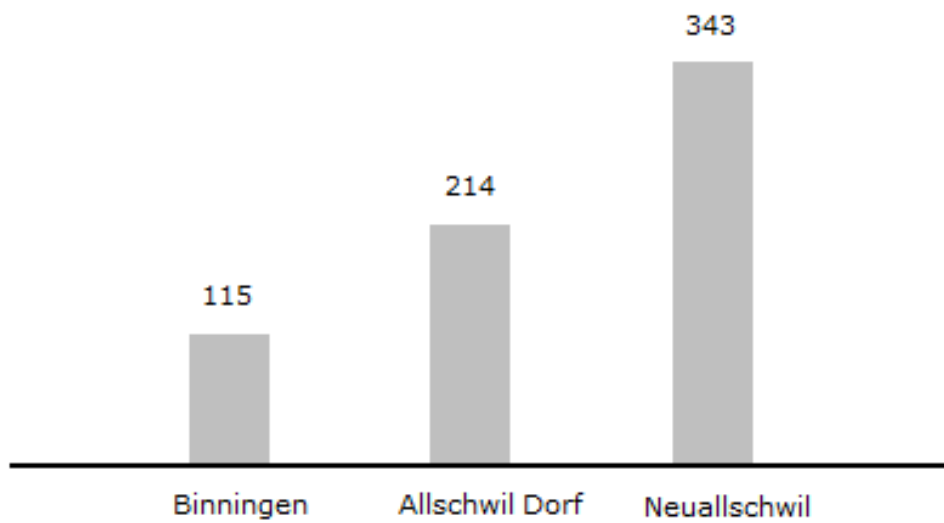
---

## Die Grafik zeigt deutlich, wieso eine Messstation in Neuallschwil überaus dringend ist!

Quelle: Messstation Schutzverband

---

**Anzahl Überflüge im Jahr 2011 mit Spitzenlärnwerten > 70dB(A)**  
Zeit von 22.00 – 06.00 Uhr



---

## Wählen Sie Christoph Wydler wieder in den Grossrat

---

### Unsere Stimmen in Basel

**Christoph Wydler, Grossrat (EVP Liste 4, bisher).** Christoph Wydler ist Chemiker und ehem. Gymnasiallehrer. Er ist verheiratet, hat vier erwachsene Kinder und wohnt im Neubadquartier, dessen Neutraler Quartierverein er präsidiert. Als Grossrat ist er Mitglied der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission. Er hat sich im Parlament mit verschiedenen Vorstössen für Anliegen des Schutzverbands eingesetzt - *siehe z.B. Artikel auf Seite 10*. Christoph Wydler ist langjähriges Vorstandsmitglied des Schutzverbands.

Für den Basler Regierungsrat kandidiert unser Schutzverbands-Mitglied **Emmanuel Ullmann**. Derzeit ist Emmanuel Ullmann Grossrat der glp. Er hat einen Master of Science in Business and Economics, ist verheiratet, Vater von drei Kindern und wohnt im Neubadquartier. Die Fluglärmprobatik kennt er somit bestens. Er unterstützt eine Verlängerung der Nachtflugsperr.

---

## Wehren Sie sich!

---

Wir sind überzeugt, dass Entscheidungsträger des EuroAirports auf kritische Stimmen aus der Bevölkerung sensibel reagieren. Der Druck auf die Verantwortlichen nimmt zu, je mehr und je häufiger wir uns bemerkbar machen, nicht nur als Schutzverband, sondern auch als vom Fluglärm belästigte Einzelpersonen. Unsere Kritik ist das Echo auf die Lärmbelastung, je mehr Lärm, je mehr Echo.

### Sachlich kritisieren – konkrete Forderungen stellen

Briefe und Anzeigen sind geeignete Mittel, um unsere Kritik sachlich vorzubringen und an unsere konkreten Forderungen zu erinnern.

Unsere Lärmmessstationen liefern aktuelle und objektive Daten zu jedem Fluglärmereignis über unseren Köpfen. Diese Daten nutzen wir für die sachliche Argumentation.

Der Katalog unserer Forderungen ist überschaubar. Es ist unser erklärtes Ziel, bei Verhandlungen mit dem EuroAirport diese Forderungen durchzusetzen. Deshalb wiederholen wir unsere Forderungen immer wieder, bis sie Gehör finden.

### Machen Sie Ihrem Ärger Luft!

Statt den Ärger über den Fluglärm runterzuschlucken, können Sie etwas tun!

Senden Sie eine E-Mail-Nachricht an den EuroAirport ([enviro@euroairport.com](mailto:enviro@euroairport.com)) mit Kopie an den Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen ([info@schutzverband.ch](mailto:info@schutzverband.ch)):

Nennen Sie in Ihrer E-Mail den oder die Lärmereignisse, die sie am meisten gestört haben. Kritisieren Sie sachlich, stellen Sie konkrete Forderungen. Wahrscheinlich erhalten Sie auf Ihr Schreiben keine oder nur eine formale Antwort vom EuroAirport. Reklamieren ist trotzdem nicht nutzlos: Jede Reklamation fließt in eine Statistik ein, über die der EuroAirport Ende Jahr Rechenschaft ablegen muss.

### Oder senden Sie einen Leserbrief -

Leserbriefe haben einen hohen Beachtungsgrad

Verfassen Sie einen kurzen Leserbrief. Kritisieren Sie sachlich und stellen Sie konkrete Forderungen. Senden Sie den Brief an Ihre lokale oder regionale Tages- oder Wochenzeitung.

Eine Liste der regionalen Printmedien finden Sie unter [www.schutzverband.ch](http://www.schutzverband.ch) unter „Wehren Sie sich!“

---

## eine Kassierin oder ein Kassier gesucht

---

Wir suchen per Ende Jahr eine Nachfolgerin/einen Nachfolger für unsere abtretende Kassierin.

**Besitzen Sie Flair für Zahlen, haben Sie evtl. bereits Erfahrungen mit dem Amt der Kassierin, des Kassiers und können Sie die Anliegen unseres Vereins unterstützen?**

Als Kassier begleichen Sie monatlich unsere Kreditorenrechnungen, kontrollieren den Zahlungseingang unserer Mitglieder und erstellen Ende Jahr die Bilanz und Erfolgsrechnung sowie das neue Budget.

Als Kassier haben Sie Anrecht auf Mitgliedschaft in unserem Vorstand und nehmen an den strategischen und politischen Entscheidungen teil. **Die Arbeit des Kassiers wird mit CHF 500.00/Jahr entschädigt.**

Bei Interesse oder für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte unsere Präsidentin oder unsere Geschäftsstelle:

Präsidentin:  
Madeleine Göschke-Chiquet  
[madeleine.goeschke@schutzverband.ch](mailto:madeleine.goeschke@schutzverband.ch)

Geschäftsstelle:  
Kalinka Marchesi  
[info@schutzverband.ch](mailto:info@schutzverband.ch)  
Tel. 061 711 40 50