

Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
Therwilerstrasse 43, 4153 Reinach, PF 40-3048-3
Tel. 061 711 40 50 info@schutzverband.ch www.schutzverband.ch

INHALT	SEITE
Grusswort der Präsidentin <i>Madeleine Göschke-Chiquet</i>	3
Fracht-Flugverkehr <i>Eric Zangger</i>	5
Nein zum Bahnanschluss des EuroAirport <i>Julia Gosteli</i>	6
Vorstösse im Landrat <i>Julia Gosteli</i>	8
Wie der EAP den Fluglärm misst und berechnet <i>Hans Göschke</i>	13
Unser neuer Vorstand	15
Informationen	16

Grusswort der Präsidentin

Madeleine Göschke-Chiquet

Unbegrenztes Wachstum des EuroAirport?

Liebe Mitglieder des Schutzverbandes

Am vergangenen 15. Mai hat der Bundesrat den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für den EAP verabschiedet. Vor einem Jahr hatten wir unsere Ablehnung des SIL im Rahmen der Vernehmlassung ausführlich dargelegt.

Die Regierungen Baselland und Basel-Stadt, diverse Gemeinden, Verbände, Vereine und Einzelpersonen hatten sich an der Vernehmlassung beteiligt.

Keine der vorgebrachten Änderungsvorschläge, Anliegen, Bedenken und Wünsche wurde in irgendeiner Form aufgenommen, geschweige denn berücksichtigt. Lediglich der Wunsch beider Regierungen BS und BL nach einer diplomatischeren Formulierung zur geplanten zweiten Nord-Süd-Piste fand Gehör.

Was nun auf uns zukommen wird, habe ich in der Tageswoche vom 14.6.13 wie folgt beschrieben: Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) sagt dem EuroAirport im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) eine glänzende Zukunft voraus. Grenzen des Wachstums sind im SIL nicht vorgesehen. Ausgehend vom Jahr 2010 soll sich die Zahl der Flüge auf 147`000 pro Jahr verdoppeln. Das bedeutet auch eine Verdoppelung der Südlandungen. Danach ist zur weiteren Kapazitätssteigerung eine zweite Nord-Süd-Piste notwendig. „Gebiete mit Lärmauswirkung“, also Gebiete mit Bauverbots, „müssen entsprechend angepasst werden“. Der EuroAirport (EAP) soll sich nachfrageorientiert entwickeln. „Dabei muss im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension der Mobilität in Kauf genommen werden, dass die Belastungsgrenzwerte für Fluglärm in der Umgebung dieser Anlagen nicht überall eingehalten werden können“. Folglich gilt aus Sicht von BAZL und EAP ökologische Nachhaltigkeit nur, soweit sie wirtschaftlich tragbar ist.

Ausgehend vom Jahr 2010 soll sich die Zahl der Flüge auf 147`000 verdoppeln.

Wie soll dieses immense Wachstum zustande kommen? Schon 2008 war im SIL zu lesen, der Flugverkehr werde am EuroAirport stark zunehmen wegen der verlängerten Nachtflugsperre in Frankfurt und Zürich. EAP und Basler Regierung wollen die „Tagesrandflüge“ weiter ausbauen (BaZ 3.1.2011), ein Monopol dank der andernorts verlängerten Nachtflugsperre. Die Basler Regierung lehnt deshalb eine Verlängerung der Nachtflugsperre von heute 24 bis 05 Uhr auf 23 bis 06 Uhr wie in Zürich entschieden ab. Der Regierungsrat betont zwar, er wüschke keine „Ausweichflüge.“ Aber niemand kann den EAP in Zukunft daran hindern Flüge aufzunehmen, die anderswo wegen längerer Nachtflugsperre nicht mehr landen können.

Ein entscheidender Wachstumsfaktor ist auch der geplante Bahnanschluss des EuroAirport. Laut SIL-Entwurf „dient der Bahnanschluss einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Flughäfen Zürich und Genf.“ Somit wird mit dem Bahnanschluss eine Verkehrsverschiebung von Zürich und Genf zum EuroAirport geplant.

Noch deutlicher wird die IG Luftverkehr: „Wünschenswert wäre eine Verlagerung eines Teils der Passagiere (vom Flughafen Zürich) zum EuroAirport, der noch freie Kapazitäten hat.“

Im offiziellen französischen Dokument Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport von 2012 steht wörtlich: „Die Rolle des an das Schienennetz angebundenen EuroAirport als internationales Eingangstor nach Europa wird zunehmend gestärkt.“ Damit ist klar: Der Regionalflughafen EuroAirport soll zum Interkontinentalflughafen werden.

Der Regionalflughafen EuroAirport soll zum Interkontinentalflughafen werden.

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

Der SIL hat bei der betroffenen Bevölkerung erhebliche Unruhe ausgelöst. Die Regierungen beider Basel wünschten deshalb abgeschwächte Formulierungen etwa bei der zweiten Nord-Süd-Piste: „Die Erwähnung einer Parallelpiste im Objektblatt führt lediglich dazu, bestehende Widerstände gegen den EAP zu verstärken....“, so die Begründung der Basler Regierung.

An den Plänen selbst hat sich damit nichts geändert, wie die massgebenden französischen Dokumente zeigen. Das Land einer zweiten Nord-Süd-Piste bleibt reserviert. Auch an der Möglichkeit der Verkehrsverlagerung zum EAP wird in der Endfassung des SIL festgehalten: „Mit einem solchen (Bahn-) Anschluss soll die Einbindung des Flughafens ins innerschweizerische Luftverkehrssystem sicher gestellt werden.“

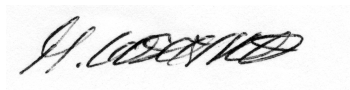
Für Fluggäste aus der Schweizer Region genügt die leistungsfähige Busverbindung zwischen Basel SBB und EAP im 7 ½ Minuten Takt vollständig. Auch die eidg. Finanzverwaltung hielt im Rahmen der Vernehmlassung fest, der ÖV-Anschluss des Flughafens sei bereits heute sehr gut. Umsteigen müsste man in Basel auch mit einem Bahnanschluss, weil die Schweizer Züge auf dem französischen Netz nicht verkehren können. Andere ÖV-Projekte sind wichtiger als eine Bahnlinie in Frankreich, etwa die S-Bahn, die Doppelspur ins Laufental oder der Wisenbergtunnel. Diese Projekte sind finanziell noch nicht gesichert.

Was bedeuten die offiziellen Vorgaben für die Betroffenen? Flugbetrieb und Fluglärm werden mit Sicherheit zunehmen, auch als Folge des Bahnanschlusses. Sonst würden sich die geplanten Investitionskosten von rund 300 Millionen einschliesslich Steuern gar nicht rechnen.

Mit ihren Wachstumsplänen laufen EAP und Kantonsregierungen Gefahr den Fluglärm zu einer vermehrten Belastung für Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung zu machen. Der Standortvorteil des Flughafens kann sich dadurch in einen Standortnachteil verkehren.

Betroffen sind auf Schweizer Seite rund 70' 000 Personen, deren Wohngemeinden sich zum Gemeindeverbund Flugverkehr zusammengeschlossen haben. Sieben dieser Gemeinden gehören auch dem Schutzverband an. Beide Organisationen sind für eine nachhaltige Zukunft des EAP aber gegen die zusätzliche Fluglärmbelastung von dicht besiedelten Wohngebieten.

Eine Nordverlegung des EAP 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 Rami 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 Wohnquartieren endgültig zementiert wird, muss der heutige Standort des EAP grundsätzlich überprüft werden.



Madeleine Göschke-Chiquet

Fracht-Flugverkehr

Eric Zangger

Bereits im Info-Blatt 2011 haben wir auf folgende Fakten hingewiesen: Die vom EAP beauftragte Beratungsfirma Steer Davies Gleave, London, hielt im Kapitel Fracht-Flugverkehr u.a. fest, dass **65% des Frachtverkehrs des EAP am Boden weiterbefördert werden.**

Deshalb postulierte der SV schon damals: Jener Teil, der per Flug abgewickelt wird, soll sich im Interesse der Bevölkerung an die kürzeren Betriebszeiten (6 bis 23 Uhr) anpassen oder allenfalls wegziehen. Dies umso mehr, als davon nur der kleinste Teil der Wertschöpfung des EAP betroffen wäre.

In der Zwischenzeit hat sich die Situation zugespitzt. Die Flughafen-Sicherheit sollte nach Ansicht mehrerer Landratsmitglieder verschiedener Parteien überprüft werden. Dagegen sträuben sich der EAP und die Regierungen beider Basel. Herr N. Scherrer beteuert in der BaZ vom 8. August 2013: „Warum Flugzeuge nicht vom Basler Himmel fallen“. Dieser Ansicht sind zu Recht mehrere sachlich fundierte Leserbriefe entgegengetreten.

Unseres Erachtens sollte so bald wie möglich sämtlicher Abflug von Fracht gegen Norden abgewickelt werden. Damit könnte der viel höheren Bevölkerungsdichte im Süden des EAP Rechnung getragen werden. Sollten die meteorologischen Bedingungen einem Nordabflug entgegenstehen, müsste der Abflug terminlich verschoben werden. Das Beispiel der Firma NOVARTIS zeigt, dass der Versand ihrer Flugfracht ab der Schweiz per Lastwagen nach Frankfurt am günstigsten ist.

Das Risiko eines Absturzes von Frachtflugzeugen ist insofern viel höher, als nach wie vor veraltete Boeing B747 von Fracht befördernden Gesellschaften betrieben werden.

Ein einziger **Absturz wäre verheerend** und würde zu spät aufzeigen, dass die **Risikoanalyse verschleppt** wurde. **Wer kann das verantworten?**

Eric Zangger

Nein zum Bahnanschluss des EuroAirport

Julia Gosteli

Die Fertigstellung des Bahnanschlusses ist für ca. 2018 bis 2020 geplant. Das Vorhaben sieht eine Direkterschliessung des Flughafens Basel-Mulhouse durch den Regionalverkehr (TER, TER 200 und S-Bahn) vor. Vorgesehen sind der Bau eines neuen Bahnhofs direkt am Flughafengebäude und ein 6 km langer Schienenabschnitt als Abzweigung von der bestehenden Bahnstrecke Strasbourg-Mulhouse-Basel.

Gibt es ein Betriebskonzept für den neuen Direktanschluss? Im Projektbrief Nr. 1 vom Mai 2013 ist von „6 Zügen/Stunde/Richtung von und nach Basel und von 4 Zügen/Stunde/Richtung von und nach Mulhouse, wovon 2 nach Strasbourg weiterfahren“ zu lesen. Es muss klar sein, welche Anteile künftig der Regional- und der Fernverkehr (TGV) auf dieser Strecke aufweisen und wie stark die bisherige Strecke ausgebaut werden muss. Auch der Bundesrat wünscht langfristig einen Anschluss an den Bahnfernverkehr (Ziel 2030). Die Bedienung des Bahnhofs mit Schnellzügen und TGV aus Frankreich und der Schweiz lässt den EAP zum überregionalen Flughafen werden. Dies stünde im Widerspruch zur Aussage, die im Richtplan von Basel-Stadt nachzulesen ist, der EAP solle ein gut funktionierender Flughafen für die Region TriRhena sein. Der Bahnanschluss lässt Flüge leichter nach Basel verschieben. Verkommt der EAP zum „Überlauf“ des Flughafens Zürich-Kloten oder gar zu einem Ersatz des Flughafens von Strassbourg? Hätte der EAP zurzeit überhaupt eine Grösse, die einen Bahnhof sinnvoll macht? Was ist mit einem allfälligen Defizit?

Zwei Drittel der Arbeitnehmenden am EAP stammen aus dem Elsass. Der ÖV-Anschluss der meisten Elsässer Dörfer ist ungenügend. Ein Umsteigen auf die Bahn ist deshalb kaum möglich. Wie steht es um die zubringende Bahnstrecke auf Schweizer Boden? Das entsprechende Trasse ist jetzt schon stark belegt, weshalb angeblich eine S-Bahn-Haltestelle Morgartenring nicht möglich ist.

Die Bestellerin des Bahnanschlusses begründet den Ausbau folgendermassen: „1. Um den Flugreisenden und den Beschäftigten am Flughafen eine effiziente Alternative zum Auto anzubieten, die mit kurzen und verlässlichen Reisezeiten aufwartet. 2. Um zur Entwicklung des Dreiländerecks am Oberrhein beizutragen, indem die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens gestärkt wird.“ Die Folge ist eine massive Zunahme des Flugverkehrs, was ökologisch nicht sinnvoll ist. In unverständlicher Weise meint der EAP zum Fluglärm, dass der Bahnanschluss „vermutlich keine signifikante Erhöhung der Anzahl an Flügen“ mit sich bringt.

Fakt ist, dass wir während der letzten 4 Jahre am EAP durchschnittlich 83 400 Flugbewegungen pro Jahr hatten, maximal wären aber 147`000 möglich. Diese Kapazität will ausgenutzt werden. Dies belegt auch die Aussage auf S. 15 im Mitwirkungsdossier Mai 2013: „Durch effizientere und direktere Anbindungen an die grossen Städte der Region und insbesondere an Strasbourg als europäische Hauptstadt (in erster Linie, Sitz des Europäischen Parlaments und des Europarats) verbessert das Vorhaben die Sichtbarkeit der Region Oberrhein: die Rolle des an das Schienennetz angebundenen EuroAirport als Internationales Eingangstor nach Europa wird zunehmend gestärkt.“

„Die Rolle des an das Schienennetz angebundenen EuroAirport als internationales Eingangstor nach Europa wird zunehmend gestärkt.“

Dass die Besteller mit dieser Willenskundgebung als ersten Grund für das 220 Mio.-Projekt „der Bahnanschluss sei eine effiziente Alternative zum Auto“ angeben, ist äusserst stossend, wenn nicht schon impertinent. Wer so viel Verkehr nach Basel anlocken will, muss eine Verlegung des Flughafens Richtung Norden in seine Überlegungen miteinbeziehen. Denn für einen solchen Boom an Flugbewegungen ist ein Flughafen, der nur 3,5 km von Schweizer Wohngebieten entfernt ist, nicht gebaut worden.

Eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung zum Bahnanschluss und zu den Konsequenzen auf den Flugbetrieb und den Fluglärm in den angrenzenden Gemeinden ist erforderlich. Im Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen vom 25. Februar 1991 (Espoo-Abkommen, http://www.admin.ch/ch/d/sr/0_814_06/) ist klar geregelt, dass für Vorhaben, die wahrscheinlich erhebliche grenzüberschreitende nachteilige Auswirkungen zur Folge haben, Umweltverträglichkeitsprüfungen mit entsprechenden Dokumentationen zu erstellen sind.

Die jetzige Busverbindung (L 50) von Basel SBB zum EAP im 7½ Minuten Takt genügt für Fluggäste aus der Schweiz vollständig. Auch die Eidgenössische Finanzverwaltung hielt im Rahmen der Vernehmlassung fest, der ÖV-Anschluss des Flughafens mit dem Bus sei bereits heute sehr gut. Er kann jederzeit noch ausgebaut werden und die Frequenz kann erhöht werden. Bei einem allfälligen Bahnanschluss wird wohl diese Buslinie gestrichen, was sich für Arbeitnehmende und Fluggäste aus Basel West, welche an der Buslinie wohnen, sehr nachteilig auswirken wird. Die Befürworter sprechen von einer effizienten Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel. Ohne weitere flankierende Massnahmen und massiven Ausbau des ÖV in Frankreich wird dies nicht gelingen. Schon heute benützen 46 % der Schweizerinnen und Schweizer den ÖV, um an den Flughafen zu gelangen. Dies entspricht dem gleichen Anteil wie in Zürich, wo bereits ein Bahnanschluss besteht. Umsteigen müsste man in Basel auch mit einem Bahnanschluss des EAP, weil die Schweizer Züge aus technischen Gründen das französische Schienennetz nicht befahren können. Da der 50er-Bus bequem unmittelbar vor dem Bahnhofausgang wartet, führt ein Bahnanschluss zu keiner Verbesserung beim Umsteigen.

Vor allem wird das Elsass von einem solchen Bahnanschluss profitieren. Ein Schienenanschluss wäre deshalb ausschliesslich von Frankreich zu finanzieren. Da stellt sich die Frage, weshalb sich die Schweiz mit 25 Mio. Franken¹ daran beteiligen soll. Wir wollen für dieses Geld nicht mehr Flugbewegungen, Lärm und eine Zunahme der Umweltbelastung hinnehmen. Dieses Geld kann anderweitig sinnvoller eingesetzt werden. Das Bundesland Baden Württemberg hat bereits mitgeteilt, dass es nichts an einen allfälligen Bahnanschluss zahlen werde, geplant waren 10 Millionen.

Julia Gosteli

¹Bund 25 Mio, BS und BL je 10 Mio.

Vorstösse im Landrat

Julia Gosteli

Interpellation „Der EuroAirport baut eine neues Cargo Terminal“

von Julia Gosteli, Landrätin, Dezember 2012

Der EAP möchte ein 21'000 m² grosses neues Cargo Terminal bauen, welches in sieben Module mit einer Fläche von je 3000 m² unterteilt ist. Zusätzlich sind der Bau von 6'000 m² Bürofläche auf zwei Stockwerken sowie ausreichend Stellflächen für Lkw und Pkw vorgesehen. Zwei Parkpositionen für Vollfrachter sind ebenfalls Projektbestandteil. Das neue Cargo Terminal ersetzt die bestehende Anlage und wird im süd-östlichen Gebiet des Flughafens angesiedelt sein. Eine Veränderung gegenüber der bestehenden Anlage sei die durchgängige Temperaturführung im Inneren des Terminals im Bereich von 15 bis 25°C. Damit werde die Anlage auf die Abfertigung von Produkten der pharmazeutischen Industrie ausgerichtet. Mit der Investition von über 40 Millionen Euro will der EuroAirport anscheinend mit der Fracht auf einen neuen zentralen Geschäftszweig setzen. Der EAP ist jedoch bis jetzt kein Frachtflughafen und soll nicht als solcher zusätzlich ausgebaut werden!

In diesem Zusammenhang bitte ich um die schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie gross war der alte Terminal?
2. Hat die Fracht in letzter Zeit nicht abgenommen?
3. Weshalb wird dieser Geschäftszweig trotzdem ausgebaut?
4. Will man mit dem Ausbau des Frachtbereichs das Interesse ausserregionaler Firmen wecken, um damit eine Zunahme des Frachtverkehrs zu erreichen?
5. Hat man bei den Pharmabetrieben eine Bedarfsabklärung vorgenommen?
Bestehen diesbezüglich bereits Zusicherungen oder entsprechende Mietverträge?
6. Welcher Anteil, zum Beispiel von Novartis, wird ab dem EAP speditiert?
7. Die Bevölkerung rund um den Flughafen leidet unter dem Lärm der riesigen Frachtflugzeuge.
Ist sich die Regierung dieser zusätzlichen Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner bewusst?

Antwort des Regierungsrates, gekürzt

Zu 1: Die bestehende Frachthalle umfasst eine Grundfläche von ca. 14'000 m².

Zu 2: Der Frachtumschlag am EAP hat sich seit dem Jahr 2000 wie folgt entwickelt (Jahr/t):

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
124'603	113'266	88'418	83'580	95'770	107'309	101'111	85'022	107'607	103'277	94'346

Die dargestellten Umschlagsmengen, die sich inklusive Express-Fracht und LKW-Fracht verstehen, machen deutlich, dass die Fracht schon immer ein Geschäftszweig des EAP war. Das Frachtgeschäft macht rund 15% des Gesamtumsatzes des EAP aus, und es schafft ca. 900 Arbeitsplätze am EAP. Luftfracht und -post werden praktisch zu 100% über die Flughäfen Zürich, Genf und Basel-Mulhouse abgewickelt, wobei der Anteil des EAP rund 10% beträgt, während der Flughafen Zürich rund $\frac{3}{4}$ sämtlicher Luftfracht und -post abwickelt.

Zu 3: Mit der Investition in ein neues Cargo Terminal, welches im zweiten Halbjahr 2014 in Betrieb genommen werden soll, ist nicht ein massiver Ausbau des Frachtgeschäftsbereichs verbunden, sondern es wird in erster Linie eine Anpassung an die heutigen Bedürfnisse der international tätigen, exportorientierten Wirtschaftsunternehmen der Agglomeration Basel vorgenommen.

Zu 4: Mit dem Ersatz der heute nicht mehr zeitgemässen Fracht-Infrastruktur am EAP geht es primär darum, der heutigen Kundschaft eine auf ihre Bedürfnisse abgestimmte Infrastruktur zur Verfügung stellen zu können, damit die Standortattraktivität der trinationalen Agglomeration durch den EAP insbesondere für exportorientierte Unternehmen aufrecht erhalten werden kann.

Zu 5: Seitens der Pharmaindustrie, der diese vertretenden Verbände und der von diesen beauftragten Logistikunternehmen wird der Neubau des Cargo Terminal einhellig begrüsst und als notwendig empfunden. Entsprechend konnten denn auch vor Ablauf des Jahres 2012 mit diversen Unternehmen bereits Mietverträge abgeschlossen werden, über 60% der verfügbaren Fläche sind bereits vergeben. Dies veranschaulicht, dass der Neubau einem echten Bedürfnis der bestehenden Kundschaft entspricht und das Frachtgeschäft als wichtiges Standbein des EAP stärkt.

Zu 6: Der Regierungsrat kann diese Frage nicht beantworten, weil er die Verteilnetze und Verteilvolumina der einzelnen Pharmaunternehmen nicht kennt.

Zu 7: Es geht hier nicht um eine zusätzliche Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch den neuen Cargo Terminal. Mehr Flugbewegungen im Frachtbereich sind bereits in den Grundlagen für den bestehenden Lärmbelastungskataster enthalten, und durch die neueren und emissionsärmeren Fluggeräte, welche auch im Frachtverkehr zum Einsatz gelangen, wird der durch die Luftfracht verursachte Fluglärm absolut nicht zunehmen, auch wenn es mehr Frachtflugbewegungen geben sollte. Der Verwaltungsrat des EAP steuert die Lärmentwicklung durch entsprechend abgestufte Gebühren, welche insbesondere auch Frachtmaschinen im Fokus haben und lärmintensivere Maschinen pönalisieren.

Voten während der Behandlung im Landrat am 21. März 2013 aus dem Protokoll, gekürzt

Julia Gosteli: Bei der Antwort zur Frage 2, ob die Fracht nicht abgenommen habe, vermisse sie ein deutliches, vielleicht auch ehrliches Ja. Die Zahlen zeigen, dass sie abgenommen hat. Zu Schwankungen kommt es natürlich. Der Regierungsrat schreibt zur Frage 3 betreffend den Geschäftszweigausbau, mit diesem neuen Cargo-Terminal sei kein massiver Ausbau des Frachtgeschäfts verbunden. Das widerspricht aber ganz deutlich der Interplanstudie des Bundesamts für Zivilluftfahrt von 2007. Der EuroAirport (EAP) möchte nämlich bis ins Jahr 2020, 50 Prozent des regionalen Luftfrachtaufkommens abdecken. Derzeit sind es rund 21 Prozent. Das wäre also eine Zunahme um das Zweieinhalbfache. Es ist zu bezweifeln, dass das ohne massive Lärmzunahme geschehen kann. Zudem überfliegen die Frachtflieger Allschwil teilweise mit 95 Dezibel, was mit dem Ohr doppelt so laut wahrgenommen wird wie ein Passagierflugzeug, das etwa 80 bis 85 Dezibel hat. Leisere Frachtflieger, die immer wieder propagiert werden, sind also immer noch laut.

Zur Frage 4 schreibt der Regierungsrat, *eine grössere Marktabdeckung werde angestrebt*. Das kann wohl nicht ohne Anbindung von ausserregionalen Firmen geschehen. Auch hier fehlt ein ehrliches Ja der Regierung. Die Frage 6, welchen Anteil beispielsweise von der Novartis ab dem EAP spediert wird, *kann der Regierungsrat anscheinend nicht beantworten*. Das ist bedauerlich. Denn 2007 hat der Chef der Novartis dem Schutzverband mitgeteilt, dass die Fracht ab Frankfurt spediert werde. Der Regierungsrat ist gebeten, noch einmal deutlich nachzufragen, wie es heute damit steht. Zur Frage 7 schreibt der Regierungsrat, *es gehe nicht um eine zusätzliche Belastung der Anwohner und Anwohnerinnen, wenn ein Cargo-Terminal ausgebaut werde*. Das ist Augenwischerei. Denn bis 2010 sind 10 Frachtflieger pro Woche geplant, wie durch den Grossen Rat vom Regierungsrat Basel-Stadt in Erfahrung zu bringen war. Auch die zusätzlichen Gebühren für zu laute Flieger, die immer genannt werden, können die Frachtfirmen nicht abhalten, Frachtflieger vom EAP starten zu lassen. Und diese Gebühren regen die Firmen auch nicht dazu an, leisere Flieger zu kaufen. Die Lärmentwicklung kann mit diesem Instrument, mit diesen strafenden Gebühren ganz sicher nicht gesteuert werden. Damit soll die betroffene Bevölkerung einfach getröstet werden.

Dafür, dass sich der Regierungsrat, wie am Schluss des Berichts steht, *weiterhin für die betroffene Bevölkerung einsetzen will*, ist zu danken. Fraglich ist aber, ob das der Regierungsrat wirklich tut. Denn auch die Motion «Nachtflugsperr» (2008/091), ein vom Landrat überwiesener verbindlicher Auftrag, ist nach wie vor nicht umgesetzt.

Laut Regierungspräsidentin Pegoraro *habe sie selbst an der letzten Verwaltungsratssitzung beantragt, das Thema Nachtflugsperr noch einmal auf die Traktandenliste zu setzen. Das war der Auftrag, den sie erhalten habe. Bekanntlich könne der Regierungsrat das Anliegen dieser Motion nicht mehr umsetzen. Der Landrat könne dem EuroAirport keine Vorschriften machen, wie er das Nachtflugverbot handhaben müsse. Der Landrat kann den Regierungsrat beauftragen, das einzubringen. Diesem Auftrag sei sie nachgekommen.*

Fazit:

Der EAP kann selber beschliessen, ob er ein Cargo-Terminal bauen möchte oder nicht; erschreckend jedoch ist, dass sich die Regierung nicht mehr für den Schutz der Bevölkerung rund um den Flughafen einsetzt. Es wird ein Neubau erstellt, um vermehrt Frachten ab dem EAP zu versenden und Fluggesellschaften an den EAP zu binden. Dieser Lockvogel bedeutet eine Zunahme von Lärm, vor allem in den Randzeiten. Schade, dass sich die Regierung nicht dezidierter dazu geäussert hat und somit das Wohl der Wirtschaft über das Wohl der Bevölkerung stellt.

Interpellation „Nachtflugsperrung am EuroAirport“

von Julia Gosteli, Landrätin, November 2012

Nächtlicher Fluglärm belastet die betroffene Bevölkerung ganz besonders. Der Landrat hat der Regierung 2008 per Motion den verbindlichen Auftrag erteilt, sich mit allen verfügbaren rechtlichen und politischen Mitteln für eine verlängerte Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr einzusetzen. 2011 wurde diese Motion durch den Landrat bestätigt, er liess entgegen dem regierungsrätlichen Vorschlag die Motion stehen. 2008 erklärte Regierungsrat Ballmer laut LR-Protokoll (22. Mai 2008, S. 21): „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 23.00 bis 06.00 Uhr.“ Zürich hat nun diese verlängerte Nachtflugsperrung, - wenn auch mit einem Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr.

1. Welchen Einsatz hat die Regierung BL geleistet, um diese Nachtflugsperrung am EuroAirport ebenfalls durchzusetzen?
2. Wo ist das Engagement der Regierung in dieser Sache mit dem Flughafen Kloten gleichzuziehen? War das nicht ein Versprechen?

Andere „Massnahmen“ des EAP zur Verminderung des nächtlichen Fluglärms hatten bisher keine Wirkung (vgl. Umweltbericht EAP) und sie werden wohl auch in Zukunft keine haben. Dies gilt v.a. für lärmabhängige Landetaxen.

Die Pläne von EuroAirport (EAP), Basler Regierung und Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) erfüllen die FlughafenwohnerInnen mit Sorge. Laut Intraplan-Studie des BAZL von 2008 (www.bazl.ch-Dokumentationen-Studien-und-Berichte-Nachfrageprognose-Entwicklung-des-Luftfahrtverkehrs-in-der-Schweiz) sind in Basel mehr Nachtflüge zu erwarten wegen der verlängerten Nachtflugruhe in Frankfurt und Kloten. Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des BAZL rechnet am EAP mit einer Verdoppelung der jährlichen Flugbewegungen auf 147'000 und einer zweiten Nord-Süd-Piste. Und weiter: Der geplante Bahnanschluss des EAP „dient einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Flughäfen Zürich und Genf“. All dies lässt für unsere Nachtruhe nichts Gutes erwarten.

Die betroffene schweizerische und französische Bevölkerung erwartet die gleiche Nachtflugsperrung wie in Zürich-Kloten und Paris-Orly. Eine Petition mit über 8'000 Unterschriften hat dies bestätigt.

In diesem Zusammenhang bitte ich um schriftliche Beantwortung der folgenden Frage:

Wann und wie gedenkt die Regierung den zweimaligen motionären Auftrag umzusetzen und ihr eigenes Versprechen einzulösen?

Antwort des Regierungsrates, gekürzt**Einleitende Bemerkungen**

Anlässlich der landrätlichen Beratung der Petition „Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich“ (Geschäft 2011/213), am 8. September 2011 vom Landrat an den Regierungsrat überwiesen, hat der Landrat die Abschreibung der Motion von Frau M. Göschke-Chiquet 2008/091 abgelehnt. Im angesprochenen Geschäft hat der Regierungsrat auch aufgezeigt, dass er – zusammen mit dem Regierungsrat Basel-Stadt – die der Motion und der Petition zugrunde liegende Haltung in den Verwaltungsrat des Euroairport eingebracht hat. Insbesondere wurde die Reduktion der Lärmemissionen an Sonn- und Feiertagen sowie in den sensiblen Morgen- und Nachtstunden durch entsprechende Massnahmen gefordert. Daraus hat der EuroAirport

verschiedene Massnahmen entwickelt, die vom Verwaltungsrat des EuroAirport beschlossen wurden und deren Umsetzung auch zur Reduktion der Lärmemissionen geführt hat.

Voten während der Behandlung im Landrat am 24. Januar 2013 aus dem Protokoll, gekürzt

Julia Gosteli: Der Regierungsrat hat einen zwingenden und verbindlichen Auftrag erhalten. Der Regierungsrat muss sich mit allen seinen Möglichkeiten für eine gleiche Nachtflugsperre wie in Zürich einsetzen. Leider steht im Bericht des Regierungsrates weiter unten nur etwas von *«hat sich im Verwaltungsrat eingebracht»*. Weiter steht: Der Regierungsrat *«hat sich bemüht, die Anliegen einzubringen»*. Solche Äusserungen lassen fehlenden Willen erkennen, den Auftrag des Landrates umzusetzen. Hat die Vertretung des Kantons Baselland im Verwaltungsrat des EuroAirport (EAP) nicht etwas mehr Biss? Wo ist das Engagement im Verwaltungsrat, ein deutliches Zeichen zu setzen? Wer im Verwaltungsrat sitzt, kann doch auch Einfluss nehmen.

Weiter steht, *eine übergeordnete Sichtweise sei angebracht, Interessen und die wirtschaftliche Bedeutung des EAP müssen abgewogen werden*. Was Zürich kann, kann Basel doch auch. Zumal dieser Wirtschaftsraum deutlich kleiner und weniger bedeutend ist. Eine Nachtflurruhe vom 23 bis 6 Uhr schmälert die Wirtschaft sicher nicht. Es geht überhaupt nicht um eine Aufhebung oder um eine Umstellung nur auf Tagesbetrieb. Sondern es geht nur um etwas mehr ungestörten Schlaf für rund 70'000 Menschen rund um den Flughafen. Es geht also nicht um Wirtschaftsfeindlichkeit, auch wenn das manchmal unterstellt wird.

Julia Gosteli bittet den Regierungsrat, sich mit Vehemenz dafür einzusetzen, dafür zu kämpfen und den Auftrag des Landrates ernst zu nehmen. Regierungspräsidentin Sabine Pegoraro schreibt am Schluss, *sie wolle das Anliegen noch einmal in den Verwaltungsrat einbringen*. Ist das nicht zu wenig für einen verbindlichen Auftrag des Landrates? Gegenüber dem Engagement des Regierungsrates ist Skepsis angebracht. Denn er hat dem Schutzverband am 21. August 2012 geschrieben, *dass er die Nachtflurruhe von 23 bis 6 Uhr nicht wolle*. Im Brief vom 21. August steht:

«Der Regierungsrat ist angesichts der enormen wirtschaftlichen Bedeutung des EuroAirports für unsere Region und den massiven Nachteilen, welche mit einer Verkürzung der Betriebszeiten verbunden wären, in Abwägung aller Interessen der Auffassung, dass die derzeit geltenden Betriebsbedingungen am EuroAirport bezüglich der Betriebszeiten beibehalten werden sollen.»

Das heisst, der Regierungsrat nimmt weder den Landrat noch die betroffene Bevölkerung ernst. Auch haben durch die Wirtschaftsstudie des EAP die massiven Nachteile nicht belegt werden können. Die Motion von Madeleine Göschke ist bei weitem noch nicht erfüllt.

Julia Gosteli möchte ihr Votum mit etwas Positivem beenden. Da sie aber mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden sei, schliesse sie mit einer Frage: Wann wird die Nachtflugsperre eingeführt?

Hanspeter Weibel: In diesem Zusammenhang sind zwei Punkte in Erinnerung zu rufen: Der grösste Ausbau des EAP hat in letzter Zeit im Frachtbereich stattgefunden. Frachtflieger sind Nachtflieger. Ursprünglich ist aber der EAP als eine Verkehrsdrehscheibe, als Passagierflughafen konzipiert worden. Zunehmend hat er aber eine Funktion auch als Frachtflughafen erhalten. Beim ursprünglichen Versprechen des Regierungsrates hat der Landrat nicht mehr als nachgedoppelt und den Regierungsrat aufgefordert, sich an seine Versprechungen zu halten.

Agathe Schuler: Es ist unabdingbar, dass sich Regierungspräsidentin Sabine Pegoraro als Verwaltungsratsmitglied für die Nachtflugsperre am EuroAirport einsetzt. Die Motion ist überwiesen. Auch ist die Petition mit sehr grosser Stimmzahl eingereicht worden. Das Anliegen ist bekannt. Das Anliegen ist umsetzbar. Eine Nachtflugsperre gibt es auch an anderen Orten, so zum Beispiel in Zürich oder - wie es im Postulat heisst - auch in Frankreich oder in Deutschland. Das muss weiter verfolgt werden.

Regierungspräsidentin Sabine Pegoraro hält fest, *sie sei seit letztem Sommer Verwaltungsratsmitglied des EAP und habe als erstes genau diese Forderung wieder auf den Tisch gebracht*. *Es sei ein binationaler Verwaltungsrat, jeweils zur Hälfte aus Vertretern der Schweiz und Frankreichs zusammengesetzt. Darin*

habe Baselland zwei Sitze. Der Kanton habe keine Mehrheit. Anliegen könnten eingebracht und vertreten werden. Wenn die Mehrheit anders beschliesse, seien der Basellandschaftlichen Vertretung die Hände gebunden.

Die Risikoanalyse gelte immer noch. Die Situation habe sich nicht geändert. Ein neuer Bericht könne erstellt werden. Aber dieser werde nicht zu anderen Ergebnissen kommen. Daher sei übrigens im letzten Jahr der Schutzverband auch über das Ganze informiert worden.

Hanspeter Weibel entgegnet der Regierungspräsidentin, er könne die Bemerkung zur Risikoanalyse so nicht im Raum stehen lassen. Die Risikoanalyse stamme aus dem Jahr 2000. Im Jahr 2007 hätten sich die Verkehrsverbindungen mit der Einführung des Instrumentenlandesystems (ILS) Süd völlig geändert. Auch der Flugzeugmix, der eingesetzt worden sei, habe sich geändert. Es gebe keine Crossair mehr. Es gebe heute auch noch andere Fluggesellschaften. Die Risikoanalyse sei nun tatsächlich nicht mehr auf dem gleichen Stand und aktuell und müsste nachgeführt werden. Es wäre gut, sich einmal sachkundig zu machen.

://: Somit ist die Interpellation erledigt.

Fazit:

Im Gegensatz zur zitierten Behauptung von Frau Pegoraro haben die bisherigen Massnahmen laut Umweltbericht des EAP zu **keiner** Reduktion der Lärmwerte geführt. Die beruhigenden Worte der Regierung sind zermürend. Leider setzt sich die Regierung nicht mit Dezidiertheit für die Umsetzung der Nachtflugsperr ein, sie versucht es mit Gesprächen, in denen sie sich allzu schnell zufrieden gibt. Die Regierung muss Forderungen stellen, denn eine Motion ist ein verbindlicher Auftrag des Landrats, den es umzusetzen gilt. Die Schweiz verdient es zudem nicht, so behandelt zu werden. Die Zusammenarbeit eines echten binationalen Flughafens sieht anders aus.

Julia Gosteli

Wie der EAP den Fluglärm misst und berechnet

Hans Göschke

Über 24 Stunden ist der Durchschnittslärm in Allschwil Dorf und Neuallschwil ähnlich. Allschwil Dorf hat tagsüber etwas mehr Fluglärm als Neuallschwil. In der Nacht ist das Verhältnis umgekehrt, wie der Vergleich unserer Messungen in Neuallschwil mit jenen des EuroAirport (EAP) in Allschwil Dorf zeigt.

Die nächtlichen Lärmspitzen über 70 Dezibel sind in Neuallschwil um 64% häufiger als in Allschwil Dorf, dies wegen der Südlandungen.

Fluglärm Leq 2012

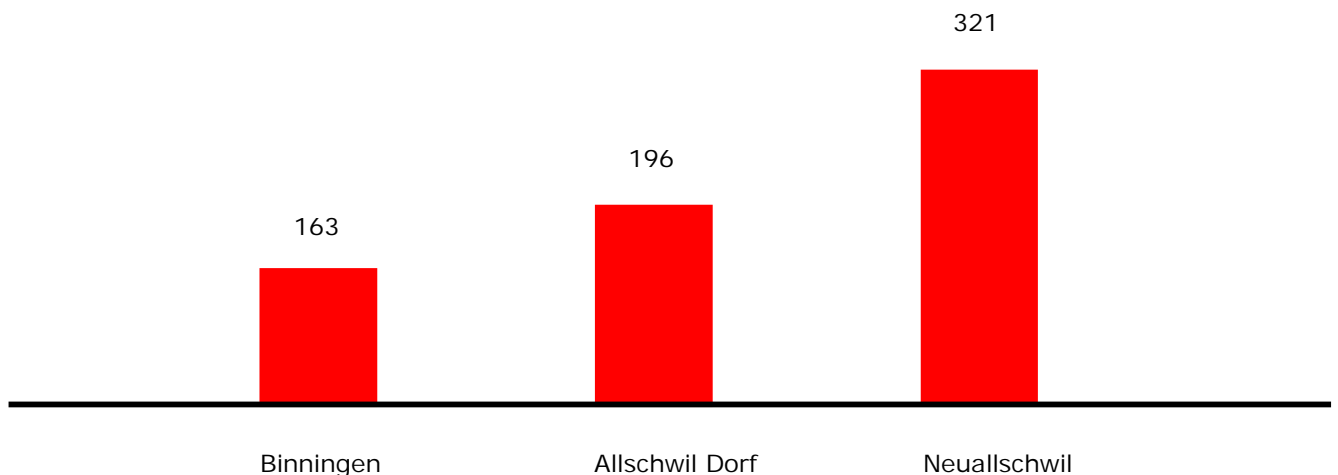
	06-22 h	22-23 h	23-24 h	05-06 h
Allschwil Dorf	55,2	47,9	38,6	
EAP	29,2			
Neuallschwil	54,1	50,2	46,4	

41,5

Schutzverband

Seit Jahren hat der Schutzverband den EAP deshalb aufgefordert in Neuallschwil eine fixe Messstation einzurichten. Aber der EAP sagte, das käme zu teuer. Wie ist das im Elsass? Dort unterhält der EAP vier Siedlungs-Messstationen: Neuwiller, Héisingue, Blotzheim und Bartenheim. Die Bevölkerung dieser 4 Elsäcker Gemeinden zusammen ist etwa gleich gross wie jene von Neuallschwil allein! Unter dem Druck der Öffentlichkeit hat der EAP nun scheinbar nachgegeben. Doch will er jetzt keine Messstation im Zentrum von Neuallschwil aufstellen, sondern an der Grenze von Neuallschwil zu Basel. Also möglichst weit weg vom Flughafen. Das erlaubt keine Vergleiche mit andern Messstationen, denn die Resultate sind weder für Basel noch für Neuallschwil repräsentativ.

Lärmwerte über 70 dB(A) von 22.00 – 06.00 Uhr 2012



Typisch für das Vorgehen des EAP ist auch die Messstation Héisingue. Aufgabe von Messstationen ist es, die Lärmbelastung von Wohnquartieren zu überwachen. Aber diese Messstation steht am äussersten Zipfel des Dorfes, wo das freie Feld anfängt, nur 400 Meter neben der Piste. Mit dieser Messstation will man vortäuschen, Frankreich ertrage mehr Fluglärm als die Schweiz. „Der Fluglärm findet in Frankreich statt“, sagte dazu EAP-Direktor Rämi.

Ohne den Trick von Hésingue hat Allschwil klar am meisten Fluglärm. Das zeigt auch der Umweltbericht des EAP. Das Vorgehen des EAP in Neuallschwil und Hésingue ist eindeutig manipulativ.

Im Bericht der Fluglärmkommission beider Basel von 2012 steht, in Hésingue seien 2012 fünf sehr laute Überflüge über 90 dB registriert worden. Und weiter: „An den andern Stationen ist kein einziger verzeichnet.“

Falsch! In Neuallschwil hat unsere Messstation 6 Flüge über 90 dB registriert, einen mehr als in Hésingue. Begreift man jetzt, weshalb der EAP keine Messstation im Zentrum von Neuallschwil installieren will?

Ohne den Trick von Hésingue hat Allschwil klar am meisten Fluglärm.

Der Schutzverband hat Herrn Rami auf solche Mängel und Täuschungsmanöver aufmerksam gemacht. In seiner Antwort schreibt Herr Rami, laut Schweizer Lärmschutzverordnung seien nicht die Lärmmessungen massgebend sondern der berechnete Lärm. Tatsache ist jedoch, dass sich die lärmpolitische Diskussion in Parlamenten und Medien fast ausschliesslich mit den gemessenen Lärmwerten befasst.

Aber schauen wir uns doch die Lärmberechnung am EAP einmal näher an. Dazu schreibt das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den EAP folgendes: „Das Gebiet mit Lärmauswirkungen beruht auf den Lärmberechnungen zum Projekt ILS 33 von 2004, welche ihrerseits von den Annahmen zum „Szenario 3B+“¹ ausgehen.“ Und weiter: „Der 2009 erstellte Lärmbelastungskataster basiert auf den gleichen Berechnungsgrundlagen.“ Hat sich denn seither nichts Relevantes verändert? Das „Szenario 3B+“ von 2000/2001 und die Berechnungen von 2004 gingen zum Beispiel von 22,5% aller Starts auf der Ost-West-Piste aus, heute sind es noch 5%. Vom stark veränderten Flottenmix mit grösseren Maschinen und Frachtflugzeugen und der Einführung des südlichen Instrumenten Landesystems 33 im Jahr 2008 gar nicht zu reden. Nochmals der SIL: „Die vom Flugbetrieb verursachte Lärmbelastung ist auf der Basis der effektiven Flugbewegungen mindestens alle drei Jahre auszuweisen.“ Somit wäre die neue Berechnung spätestens 2012 fällig gewesen. Aber wie man hört, soll diese auf Ende 2014 hinausgeschoben werden.

Die Bilanz der Fluglärm-Berechnungen durch den EAP fällt somit noch betrüblicher aus als jene der Fluglärm-Messungen.

Hans Göschke

¹ Dieses Szenario sieht eine Verdoppelung der jährlichen Flüge auf 147'000 vor.

Unser neuer Vorstand

An der diesjährigen Mitgliederversammlung vom 18. April 2013 wurde unser Vorstand neu gewählt.



Madeleine Göschke-
Chiquet

Präsidentin



Susanne Leutenegger
Oberholzer

Vizepräsidentin



Ralph Büchelin

Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Markus Dreher

Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



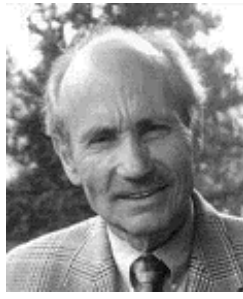
Patricia Enzmann

Delegierte der Gemeinde
Dornach



Marcelline Flörsheimer

Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Hans Göschke

Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Julia Gosteli

Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Thomas Pfaff

Delegierter der Gemeinde
Allschwil



Mirjam Schmidli

Delegierte der Gemeinde
Binningen



Eric Zangger

Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Kalinka Marchesi

Geschäftsführerin,
Kassierin



Fritz Schenk

Revisor



Viola Jackman

Revisorin

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

Informationen

Auf der Internetseite des Schutzverbands unter www.schutzverband.ch finden Sie nützliche Hinweise zum Flugwetter und können auf die Messdaten unserer Messstation zugreifen.

Unter PRESSESPIEGEL, MEDIENMITTEILUNGEN und POLITISCHE VORSTÖSSE erhalten Sie Einblicke in die Arbeit des Vorstands.

Unsere Internetseite wird laufend aktualisiert, um Sie über alle aktuellen Themen zu informieren. Sollten Sie weitere Informationen benötigen oder vermissen, zögern Sie nicht, uns zu kontaktieren!

Protokoll der Mitgliederversammlung vom 18. April 2013

Das Protokoll der diesjährigen Mitgliederversammlung finden Sie auf unserer Webpage www.schutzverband.ch oder können es bei unserer Geschäftsstelle unter info@schutzverband.ch, Tel. 061 711 40 50 bestellen.

Geschäftsstelle:

Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
Therwilerstrasse 43
4153 Reinach
Tel. 061 711 40 50
info@schutzverband.ch
PostFinance Konto 40-3048-3

Impressum:
Info-Blatt 2013 für die Mitglieder des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
Redaktion: Vorstand Schutzverband
Erscheinungsweise: jährlich