

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	3
Nachtfluglärm darf nicht zunehmen	
Fluglärm: Das Elend mit dem Jahresdurchschnitt	
Easyjetisierung des EuroAirport	
<i>Madeleine Göschke-Chiquet</i>	
Startschwelle Nord-Südpiste 15/33	6
Ralph Bücheli	
Interpellation: Leihpiloten bei easyjet	8
<i>Julia Gosteli</i>	
Anleitung: Reklamieren leicht gemacht!	10
<i>Julia Gosteli</i>	
Der EAP Umweltbericht: wir hinterfragen!	11
Interview mit Frau B. Horlacher, Umweltbeauftragte des EAP	
<i>Julia Gosteli</i>	

Grusswort der Präsidentin

Madeleine Göschke-Chiquet

Liebe Mitglieder des Schutzverbandes

Die Verlängerung der Nachtflugsperrung und der geplante Bahnanschluss des EuroAirport haben uns weiterhin stark beschäftigt. Zudem haben wir uns gegen die Absicht des Bundesrates gewehrt, die Bauverbote auf Fluglärm betroffenen Grundstücken zu lockern, anstatt den Fluglärm zu reduzieren. Unsere nachfolgende Vernehmlassung wurde in der BaZ vom 22. Mai publiziert.

Seit Jahren verlangen wir auch tiefere Fluglärmgrenzwerte, wie sie durch zahlreiche medizinische Studien begründet wurden. Diesem Anliegen ist der zweite, ebenfalls in der BaZ erschienene Beitrag gewidmet. Der dritte Beitrag zur Frage Billigairlines des EAP und Sicherheit erschien in der bz. Mit diesem Thema beschäftigt sich auch der Beitrag von Julia Gosteli.

Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung und heisse unsere vielen Neumitglieder herzlich willkommen.

Madeleine Göschke-Chiquet, Präsidentin

Nachtfluglärm darf nicht zunehmen

Unter dem Titel „Fluglärm: Verordnungsänderung für eine massvolle Entwicklung besiedelter Gebiete“ hat der Bund am 3. März 2014 einen Verordnungsentwurf in die Anhörung geschickt. Der Bundesrat will die Überbauung von Arealen erlauben, welche bisher wegen nächtlichem Fluglärm mit einem Bauverbot belegt waren. Ausgenommen sind lediglich Zonen, deren Lärmbelastung den Alarmwert übersteigt.

Voraussetzungen sind eine Nachtflugsperrung von 24.00 bis 06.00 Uhr, und in den Schlafräumen automatisch auf- und zugehende Fenster in Verbindung mit einer Klimaanlage. Die Kosten hierfür tragen Bauherren und Mieter.

Widerspruch zur Lärmschutzverordnung (LSV)

Das oberste Prinzip der LSV ist die Lärmbekämpfung an der Quelle. Dazu dienen Grenzwerte, die eingehalten werden, wenn nötig mit Flugbeschränkungen. Die gesetzeskonforme Lösung wäre folglich eine massvolle Reduktion des Flugverkehrs von 22.00 bis 24.00 Uhr. Stattdessen will der Bund das Prinzip der LSV umkehren und Fluglärm Betroffene hinter geschlossene Fenster bringen.

Im Verordnungsentwurf stehen SIA-Normen, aber es fehlen Fluglärmgrenzwerte in Schlafräumen bei geschlossenen Fenstern. Wir erfahren lediglich, dass Fensterschliessung und Klimaanlage maximal 30 Dezibel Lärm verursachen dürfen. Beide Massnahmen sind Eingriffe in die Persönlichkeitsrechte. Dafür ist eine Verordnungsänderung keine genügende Grundlage.

Vor drei Jahren hat die eidgenössische Fachkommission für Lärmfragen einstimmig entschieden, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte für Fluglärm zu hoch seien, weil sie nicht vor Gesundheitsschäden schützen. Dieser Entscheid der Fachkommission wird konsequent ignoriert – eine klare Verletzung von Artikel 15 des Umweltschutzgesetzes. Dieser verlangt, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Statt die Grenzwerte zu senken, will sie nun der Bundesrat unter gewissen Bedingungen sogar erhöhen.

Was bedeutet die neue Verordnung für die Region Basel?

In Allschwil und Schönenbuch finden sich mehrere Areale, deren Besitzer profitieren könnten. Zum Beispiel das Chleifäld in Allschwil mit 80 Hektaren Bauerwartungsland, geschätzter Wert bei Überbauung rund eine Milliarde Franken.

Laut Bundesrat wäre jedoch wie in Zürich eine Nachtflugsperrung bis 6 Uhr früh Voraussetzung, statt nur bis 5 Uhr wie bisher in Basel. Wäre folglich die neue Bundesverordnung eine Chance, die vom Landrat mehrfach geforderte Verlängerung der Nachtflugruhe um zwei Stunden wenigstens zur Hälfte zu erhalten?

Dies bezweifeln wir, denn der Chef des Bundesamts für Zivilluftfahrt hat uns erklärt, dass er mit der verlängerten Nachtflugsperrung in Zürich nicht einverstanden sei.

Deshalb befürchten wir folgendes Szenario: In einem ersten Schritt wird man die neue Bundesverordnung zur Überbauung Fluglärm belasteter Areale umsetzen. Später wird man versuchen die Nachtflugsperrung an allen Landesflughäfen wieder auf die Zeit von 24.00 Uhr bis 05.00 Uhr zu verkürzen. Aus den erwähnten Gründen hat der Schutzverband in seiner Vernehmlassung das Kuckucksei der neuen Bundesverordnung abgelehnt.

Fluglärm: Das Elend mit dem Jahresdurchschnitt

Dürfen wir uns in Allschwil und Binningen ärgern, wenn wir zwischen 23 und 24 Uhr gleich viermal durch Fluglärm aus dem Schlaf gerissen werden? Nein, denn im Jahresdurchschnitt werden die gesetzlichen Lärmgrenzwerte eingehalten. Also bitte, drehen Sie sich auf die andere Seite und schlafen Sie für 10 Minuten weiter.

Lärm wird in Dezibel gemessen, ein logarithmisches Mass.

Der Grenzwert von 50 Dezibel für die Stunde von 23 bis 24 Uhr erlaubt eine Lärmspitze von 76 Dezibel. Ein solcher Kracher reisst bei offenen Fenstern jede und jeden aus dem Schlaf. Wie eingangs erwähnt, sind solche Lärmspitzen in derselben Nachtstunde sogar mehrfach erlaubt, wenn sie zum Ausgleich in andern Nächten ausbleiben. Von 22 Uhr bis 06 Uhr früh ereignen sich in Neuallschwil pro Jahr zwischen 300 und 600 Lärmspitzen von mehr als 70 Dezibel.

Nicht nur die Lärmpegel, sondern auch die erlaubten Flüge im Südsektor des EuroAirport sind als Jahresdurchschnitte definiert. So etwa die Südlandungen mit maximal 10 Prozent aller Landungen pro Jahr. Was hilft es uns, wenn im Winter an vielen Tagen keine Südlandungen stattfinden, aber dafür etwa am Samstag, den 12. Juni dieses Jahres bei schönstem Balkon- und Gartenwetter gleich deren 179, alle über 70 Dezibel? Gewiss ein extremes Beispiel, aber es zeigt die Schwäche der geltenden Regelung. Die vom Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt vorgesehene Verdoppelung der Flüge wird auch eine Verdoppelung der Südlandungen zur Folge haben.

Schon vor Jahren hat die Eidgenössische Lärmkommission einstimmig entschieden, dass unsere Fluglärm-Grenzwerte zu hoch sind, weil sie nicht vor Gesundheitsschäden schützen. Dies gilt vor allem für Schlafstörungen und Herzkreislauferkrankungen wie Bluthochdruck und Herzinfarkt sowie für Entwicklungsstörungen von Kindern. Zahlreiche internationale und schweizerische Studien haben diese Einschätzung bestätigt. Laut Umweltschutzgesetz dürfen nach dem Stand der Wissenschaft Immissionen unterhalb der Grenzwerte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. In der Botschaft des Bundesrates zum gleichen Gesetz steht, dass die Grenzwerte „unabhängig von der technischen Realisierbarkeit und der wirtschaftlichen Tragbarkeit zu bestimmen sind“. In andern Ländern ist nicht der Jahresdurchschnitt massgebend, sondern jener der verkehrsreichsten sechs Monate. Zudem ist andernorts auch die Zahl der Lärmspitzen von mehr als 70 Dezibel beschränkt. Lauter Tatsachen, die von unsern Behörden konsequent ignoriert werden. Unsere Lärmgrenzwerte schützen eher den Flugverkehr als die betroffene Bevölkerung.

Easyjetisierung des EuroAirport

Dank seiner bisher niedrigen Gebühren war der EuroAirport (EAP) ein Anziehungspunkt für Billig-Airlines, die den EAP heute dominieren. Easyjet bestreitet mehr als 50 Prozent aller Flüge, die Swiss wurde abgezogen und durch den Billigflieger Germanwings ersetzt, die vor Jahren weggezogene RyanAir ist zurückgekehrt und Germania hat sich angekündigt.

Was bedeutet diese Entwicklung für den EAP und die Region? Billig-Airlines sind volatil, wie das Beispiel RyanAir zeigt. Eine langdauernde Garantie für sichere Flugverbindungen stellen sie deshalb nicht dar. Die mögliche Steuererhöhung durch Frankreich hat die Billigflug-Szene des EAP stark verunsichert und bereits zu Wegzugsgedanken geführt. Problematisch ist besonders der hohe Anteil von easyjet, ein Klumpenrisiko für den EAP. Dass der EAP die Billig-Airlines nun Low-Cost-Airlines nennt, ändert an der Situation nichts.

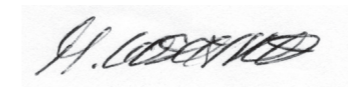
Nicht nur zwischen den Flughäfen sondern auch zwischen den Airlines herrscht ein gnadenloser Preiskampf. Die Gefahr besteht, dass dieser auch auf Kosten des Personals, der Qualität, der Sicherheit und vor allem des Lärmschutzes ausgetragen wird. Teil des Billigflugkonzepts ist die lange Betriebsdauer des EAP von 05 bis 24 Uhr. Diese bedeutet einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Zürich und Frankfurt mit ihren kürzeren Betriebszeiten, allerdings auf Kosten der Nachtruhe der EAP-Anwohnerinnen und Anwohner.

Laut EAP braucht es die vom Landrat mehrfach geforderte Verlängerung der Nachtflugsperrung nicht, weil die stufenweise Steuererhöhung für Nachtflüge eine ähnliche Wirkung habe. Dieser Prozess wurde schon vor

anderthalb Jahren abgeschlossen, aber laut Umweltbericht des EAP wurde der Nachtfluglärm kein bisschen leiser, weder im Jahr 2013 noch im ersten Halbjahr 2014. Dies hatte der Vertreter von Fedex vorausgesehen: „Wegen einer Steuererhöhung im vorgesehenen Ausmass wird Fedex sicher kein neues Flugzeug kaufen.“ Und EAP-Direktor Rämi räumte ein: „Es wäre verfehlt anzunehmen, eine Airline werde wegen dem EAP ihre Flotte umstellen.“ Beide Aussagen zitiert aus offiziellen Protokollen. Die zu geringe, wirkungslose Basler Nachttaxerhöhung ist damit als Alternative zur verlängerten Nachtflugsperrung vom Tisch. Laut einem Urteil des Bundesgerichts muss die Nachtlandegebühr eine Lenkungswirkung haben. Die fehlende Lenkungswirkung mit unverändertem Nachtfluglärm am EAP steht im Widerspruch zum erwähnten Urteil. Deshalb halten auch wir die Forderung des Landrats nach der verlängerten Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr früh aufrecht.

Die letzte Risikoanalyse des EAP ist 14 Jahre alt. Seither wurde das Flugregime mehrfach geändert. So haben etwa die Südlandungen und die überflogene Bevölkerung stark zugenommen und damit auch die Gefahren im Falle eines Absturzes. Die Risikoanalyse war schon damals stark umstritten. Sie berechnete lediglich das durchschnittliche Risiko auf einer Kreisfläche rund um den EAP mit einem Radius von 20 Kilometern. Diese Fläche umfasst jedoch mehrheitlich schwach besiedelte Gebiete im Elsass, etwa den riesigen Hardtwald. Damit wurde das Risiko für unsere dicht besiedelten Gebiete rechnerisch stark „verdünnt“. Eine kleinräumige Risikoberechnung für unsere Wohngebiete wurde vom EAP immer abgelehnt. Aus den genannten Gründen ist eine neue Risikoanalyse notwendig.

Wir wünschen uns keinen Billigflughafen sondern einen EuroAirport für die Region mit nachhaltiger Zukunft.



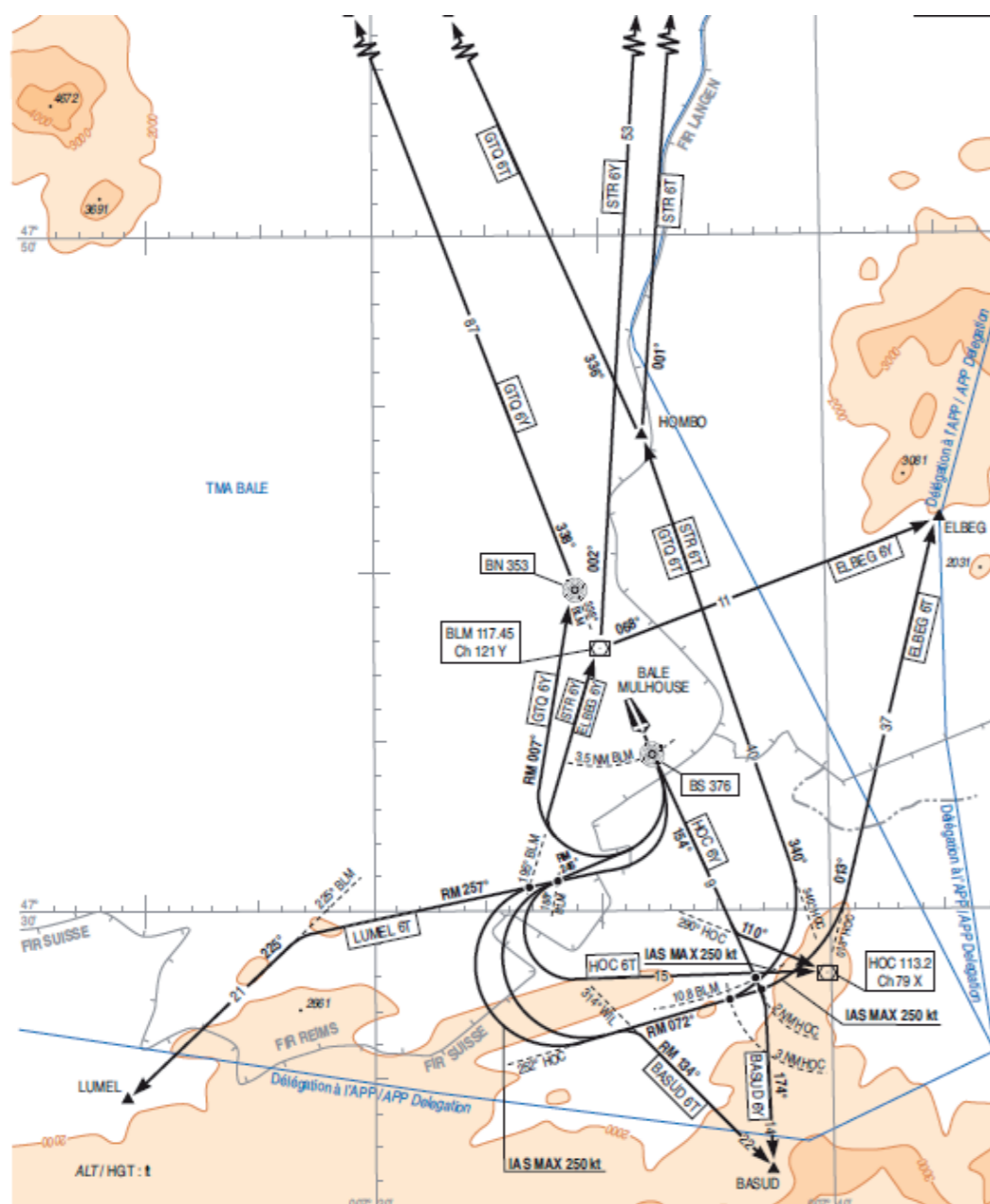
Madeleine Göschke-Chiquet

Startschwelle Nord-Südpiste 15/33

Ralph Bücheli

Die Nord-Südpiste wurde im Jahre 1978 von 2'370m auf 3'900m Richtung Norden verlängert. Somit sollten auch grösseren Flugzeugen Starts und Landungen ermöglicht werden. In der damaligen Volksabstimmung wurde der Schweizer Bevölkerung eine Annahme des Projekts mit dem Argument von höheren Überflügen im Süden schmackhaft gemacht.

Mit 3'900 Metern verfügt der EuroAirport über eine der längsten Pisten in Europa. Bei Starts auf Piste 15, d.h. der Start erfolgt von Norden nach Süden, rollt die Maschine zuerst seitlich der Piste (auf der Rollbahn) Richtung Nord. Nun könnte man annehmen, dass sich die Flugzeuge bis ganz ans Ende der Piste im Norden bewegen, um von dort, in Ausnutzung der gesamten Pistenlänge, zu starten. Dass dies oft nicht der Fall ist, beweisen diverse Beobachtungen des Schutzverbandes. Häufig nämlich wird das Flugzeug auf der Rollbahn nur bis zur zweithintersten Einfahrt auf die Piste bewegt, um von dort aus zu starten. Die heutigen modernen Flugzeugtypen z. B. Airbus A319 von easyjet benötigen kürzere Start- und Landestrecken und brauchen deshalb nicht bis an den Anfang der Startbahn zu rollen. Somit lässt sich natürlich Zeit gewinnen und die Startfrequenzen können erhöht werden. Ist nun der Start erfolgt, fliegen die Maschinen entweder auf der Direktstartroute Richtung Süd zu den Funkfeuern BASUD, HOC oder sie drehen nach rechts Richtung LUMEL oder ELBEG (siehe Plan).



Der Abdrehpunkt Richtung rechts ist dabei vorgegeben und befindet sich unmittelbar nach Pistenende im Süden bei Punkt BS 376. Würden nun konsequent alle Maschinen vom Pistenanfang im Norden starten, wären sie auch beim Abdrehpunkt BS 376 im Süden schon deutlich höher. Auch die Überflughöhe bei Direktstarts Richtung Süden wäre demzufolge ebenfalls höher. Dabei würde die bevölkerungsreiche Region im Süden des Flughafens eine gewisse Lärmentlastung erfahren. Profitieren davon würden Allschwil, Basel-West, Binningen, Bottmingen, Reinach etc. Es stellt sich sogar die Frage, ob der Abdrehpunkt nicht Richtung Norden verschoben werden könnte. Somit würde eine weitere Entlastung der dichtbewohnten Gebiete im Süden erfolgen.

Der Schutzverband wird die Situation betreffend Startschwelle weiter beobachten und die nötigen Forderungen stellen.

Ralph Bücheli

Interpellation: Leihpiloten bei easyjet

Julia Gosteli

Landrat des Kantons Basel-Landschaft
Julia Gosteli, Grüne Fraktion

Interpellation: Leihpiloten bei easyjet

Seit letztem Herbst begann die Billig-Fluggesellschaft easyjet in der Schweiz sogenannte Leihpiloten anzustellen. Diese sind in der Airline Branche verpönt, weil sie zu billigeren Konditionen angestellt werden und kein festes Arbeitsverhältnis besteht. Die zurzeit rund 25 Leihpiloten von easyjet werden von einer externen Gesellschaft angestellt.

Ich erachte dieses eigenwillige Arbeitsverhältnis als unseriös, auch könnten sich diese Piloten als Risikofaktoren herausstellen.

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

1. Wie stellt sich der RR zu solchen Anstellungsverhältnissen mit den entsprechenden Anstellungsbedingungen in Bezug auf ein mögliches Risiko für die Bevölkerung im Baselbiet?
2. Wie gut sind diese Piloten ausgebildet?
3. Entsprechen diese Berufsausbildungen dem Schweizer Sicherheitsstandard?
4. Ist es zu verantworten, solche „Billigpiloten“ über unsere dicht besiedelte Region fliegen zu lassen?
5. Wie sieht deren Sprachkompetenz aus?

Allschwil, 13. Februar 2014

Julia Gosteli

Ergänzungen:

In der Presse wurde mein Vorstoss mit einem unangemessenen Kommentar eines Journalisten abgetan. Daraufhin meldete sich ein Swiss-Pilot per Mail bei mir (Name ist dem Schutzverband bekannt), den diese Verharmlosung befremdet hat.

Seine Äusserungen habe ich nachfolgend zusammengefasst:

In der Regel würden bei Billigfluggesellschaften Piloten arbeiten, die bei einer anderen Airline keine Arbeit erhielten. Das hätte in erster Linie mit Qualifikation zu tun und das Anspruchsniveau werde durch die Airline und nicht durch das BAZL festgelegt. Bessere Anstellungsbedingungen erfordern bessere Qualifikation. Der Führerausweis für Autofahrer sage auch nichts über die Qualität eines Fahrzeuglenkers aus, er berechtige lediglich zum Steuern eines Fahrzeugs. Genauso sei es auch in der Luft. Vermutlich gehe es ums Geld. Billig ist nicht immer besser, vermutlich bekomme man das, was man bezahle.

Der Pilot unterstützt mein Anliegen und erachtet eine nähere Beleuchtung dieser Leihpiloten-Verträge als interessant. Meinen Vorstoss hält er durchwegs als berechtigt.

Antwort des Regierungsrates (gekürzt)

Vorbemerkungen

Unabhängig davon, ob die den EuroAirport benutzenden Luftfahrzeuge und deren Besatzungen zur Schweizerischen Tochtergesellschaft der easyjet-Gruppe, nämlich zu easyjet Switzerland SA mit Sitz in Meyrin, gehören oder zu einer anderen Gesellschaft der easyjet-Gruppe, ist stets der Bundesrat Aufsichtsinstanz über die Luftfahrt im gesamten Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft (vergl. Art. 3 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948, SR 748.0).

Sowohl schweizerische Unternehmen als auch solche mit Sitz im Ausland, die regelmässig Personen oder Güter befördern, bedürfen einer Bewilligung des Bundes (Bundesamt für Zivilluftfahrt, BAZL). Eine solche Bewilligung durch das BAZL wird nur erteilt, wenn das Unternehmen die Voraussetzungen für einen sicheren und im Rahmen des Möglichen ökologischen Betrieb gemäss international vereinbarten Mindeststandards erfüllt (Art. 27 und 29 des Luftfahrtgesetzes).

Nicht nur die Unternehmen selbst, sondern auch für solche Unternehmen tätige Personen bedürfen zur Ausübung ihrer Tätigkeit einer Erlaubnis des BAZL, z.B. die Führer von Luftfahrzeugen (Art. 60 Luftfahrtgesetz).

Die entsprechenden Bestimmungen und Voraussetzungen gelten unabhängig davon, ob ein Kommandant in einer festen Anstellung oder als sog. Leihpilot für ein gewerbsmässiges Flugunternehmen Flüge ausführt.

Adressat der Fragen der Interpellantin wäre somit das BAZL gewesen. Der Regierungsrat kann mangels Kenntnis des konkreten Sachverhalts die Fragen nicht umfassend beantworten, sondern nur aufgrund der entsprechenden Bundesbestimmungen.

Zu Frage 1

Der Regierungsrat kennt die Motive nicht, welche easyjet offenbar bewogen haben, eine gewisse Anzahl von Leihpiloten zu beschäftigen. Klar ist, dass solche Leihpiloten analog zu festangestellten Luftfahrzeugführern die entsprechenden Qualifikationen und Ausbildungsstandards erfüllen müssen. Der Bund wird auch Leihpiloten nur Flugerlaubnisse erteilen können, sofern alle verlangten Voraussetzungen erfüllt sind. Der Status als Leihpilot stellt somit kein mögliches Risiko für die Bevölkerung dar.

Zu Frage 2

Ohne eine seriöse Ausbildung erhalten Piloten keine Erlaubnis des BAZL, ein Luftfahrzeug zu führen. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass auch die von easyjet eingesetzten Leihpiloten über eine gute Ausbildung verfügen.

Zu Frage 3

Nicht nur die Führer von Luftfahrzeugen, sondern auch die Personen, welche Luftfahrtpersonal ausbilden, bedürfen für diese Tätigkeit einer Erlaubnis des BAZL (Art. 60 Luftfahrtgesetz). Über die Anerkennung ausländischer Ausweise entscheidet im Rahmen zwischenstaatlicher Vereinbarungen ebenfalls das BAZL. Berufsausbildungen ausländischer Piloten müssen somit dem Schweizer Sicherheitsstandard entsprechen, damit das BAZL eine Erlaubnis geben kann.

Zu Frage 4

Ja. Nur weil solche Piloten möglicherweise weniger kosten als festangestellte, sind sie noch lange nicht die schlechteren Berufsleute.

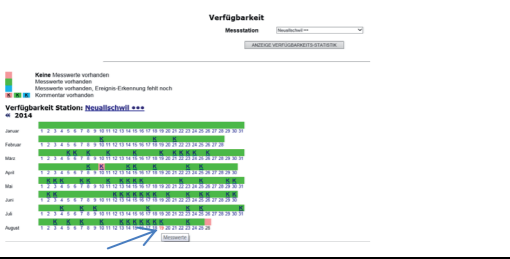
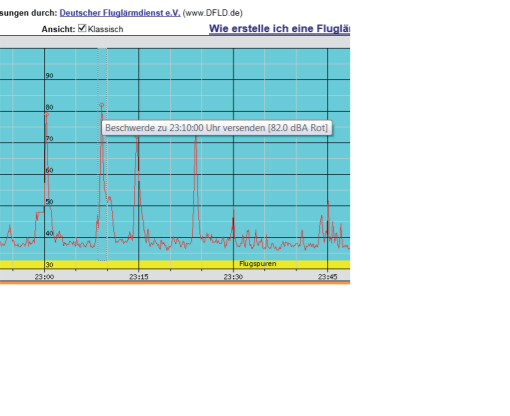
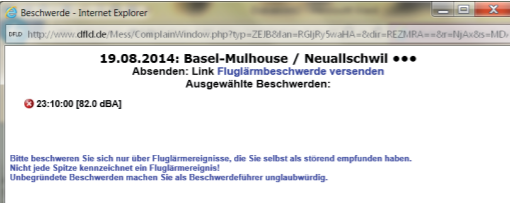
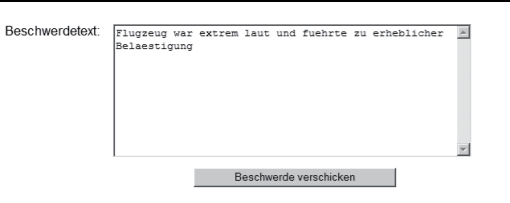
Zu Frage 5

Der Regierungsrat kann die Sprachkompetenz von Leihpiloten nicht beurteilen. Es darf allerdings davon ausgegangen werden, dass diese die in der Luftfahrtbranche übliche englische Sprache so weit beherrschen, dass sie sich mit ihrem beruflichen Umfeld (Tower, andere Piloten etc.) genügend gut verständigen können.


Reklamieren leicht gemacht!

Julia Gosteli

Eine Schritt-für-Schritt-Anleitung auch für Ungeübte!

Besuchen Sie unsere Webseite www.schutzverband.ch	
Rechts in der Mitte klicken Sie auf „die Messstation des Schutzverbandes und die Messwerte“	
Im neuen Fenster klicken Sie auf „Unsere Daten auf dem Server des Deutschen Fluglärmdienstes“	
	In diesem Fenster (ev. vergrössern oder rechts beim Balken scrollen) können Sie die Messstation ändern, die einzelnen Kommentare zu den jeweiligen Tagen lesen und sich die Messkurven für jeden beliebigen Tag anzeigen lassen. Wir wählen als Beispiel den 19. August an (Tipp: genau auf die 19 des 19. August klicken, die Zahl wird rot!). Wenn Sie auf das K klicken, erhalten Sie einen Kommentar zum Tag.
	Kurz nach 23 Uhr gab es ein lautes Flugereignis, dort klicken Sie auf den kleinen Kringel. Es erscheint ein neues sehr ähnliches Fenster mit grösserer Auflösung. Dort nochmals bei 23.10 Uhr auf den Kringel klicken. Dann folgt folgende Mitteilung: 
<p>Fluglärm-Beschwerde verschicken</p>	Jetzt auf „Fluglärm-Beschwerde verschicken“ klicken.
	Den Beschwerdetext ev. abändern und Reklamation verschicken.
Bitte beachten: Pro störendes Ereignis ein Mail versenden, da die EAP-Statistik pro Mail nur eine Reklamation registriert.	

Oder:

Besuchen Sie unsere Webseite www.schutzverband.ch	
Rechts in der Mitte klicken Sie auf „die Messstation des Schutzverbandes und die Messwerte“	
	Auf „Reklamation per E-Mail“ klicken. Rundes E-Mail-Symbol anklicken. Mail schreiben. Ein cc geht automatisch an die Geschäftsstelle des Schutzverbandes.

Der EAP Umweltbericht: wir hinterfragen!

Interview mit Frau B. Horlacher, Umweltbeauftragte des EAP

Julia Gosteli



Barbara Horlacher

1. Bitte stellen Sie sich kurz vor.

Nach meinem Studium in Umweltnaturwissenschaften an der ETH Zürich konnte ich als wissenschaftliche Assistentin des Koordinators für Umweltfragen beim Zementhersteller Holcim erste Berufserfahrungen sammeln. Danach war ich während fünf Jahren als Umweltprojektleiterin am Flughafen Zürich tätig. Zu meinen Hauptaufgaben gehörte die Betreuung der Bereiche Umweltkommunikation, Energiewirtschaft und Biodiversität. Während dieser Zeit absolvierte ich ein Nachdiplomstudium für Wirtschaft, nach dessen Abschluss ich mir ein Jahr Zeit nahm für eine ausgiebige Südamerikareise. 2007 trat ich dann meine Stelle bei der Umweltfachstelle der Stadt Aarau an, wo ich bis im Frühling 2014 für die Umsetzung und Weiterentwicklung der städtischen Energie- und Klimapolitik verantwortlich war. Seit Juni leite ich nun die Abteilung Umwelt des EuroAirport. Dabei reizt mich insbesondere die Frage: „Welchen Nutzen bringt der Flughafen der Region und welche Belastungen ist die Gesellschaft bereit, dafür in Kauf zu nehmen?“. Ich bin 43 Jahre alt und lebe in Brugg (AG). In Brugg habe ich meinen Lebensmittelpunkt: Hier bin ich aufgewachsen, habe ich meine Familie und einen grossen Teil meiner Freunde und hier engagiere ich mich auch im Stadtparlament. In meiner Freizeit bin ich gerne in den Bergen unterwegs; im Sommer mit dem Mountainbike, im Winter mit den Tourenskis.

2. Wie sieht ein typischer Arbeitsalltag von Ihnen aus?

Ich bin in der glücklichen Situation, dass mein Aufgabengebiet am EuroAirport äussert vielfältig ist. Entsprechend abwechslungsreich gestaltet sich mein Arbeitsalltag. Dazu kommt, dass ich derzeit immer noch daran bin, den Flughafen zu entdecken, und bin deshalb viel unterwegs, um die verschiedenen Leute und ihre Aufgaben hier am EuroAirport kennenzulernen. Daneben koordiniere ich die Arbeit der Abteilung Umwelt, die aus einem Team von vier Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern besteht. Zu unseren Aufgaben gehören neben der Kontrolle der am EuroAirport geltenden Betriebseinschränkungen, der Überwachung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flughafens und der Behandlung von Fluglärmklagen und Anfragen auch das Initiieren und Begleiten von Projekten zur Reduktion der Lärmbelastung, der Kontakt zu Behörden und Anrainerverbänden sowie die Sensibilisierung der Flughafenmitarbeitenden für Umweltthemen. Konkret bedeutet das für mich: Teilnahme an Sitzungen, Verfassen von Berichten und Stellungnahmen, Zusammentragen von Informationen, sei dies durch Aktenstudium, Internetrecherchen oder in persönlichen Kontakten.

3. Was passiert mit einer Reklamation, die an den Flughafen gerichtet ist?

Jede Klage, die am EuroAirport eingeht, sei dies per E-Mail, Telefon, Fax oder Post, wird in eine Datenbank aufgenommen. Erfasst wird neben Datum und Grund der Beschwerde auch der Wohnort der Absenderin oder des Absenders. Diese Angaben bilden die Grundlage für die Statistiken, welche der EuroAirport regelmässig publiziert und die in den verschiedenen Kommissionen diskutiert werden. Anschliessend tragen die Mitarbeitenden der Abteilung Umwelt die Informationen zusammen, die zur Beantwortung der Klage erforderlich sind. Routinemässig werden dazu die Flugbahnen der Flugzeuge mithilfe der aufgezeichneten Radardaten untersucht und mit den von den Lärmmessstellen in der Umgebung des EuroAirports registrierten Lärmwerten und den Witterungsbedingungen verglichen. Um die Gründe zu verstehen, die zu einer Klage führen, sind häufig weitergehende Abklärungen in Zusammenarbeit mit der französischen Zivilluftfahrtbehörde (DGAC) erforderlich. Insbesondere die Auswertung des Funkverkehrs zwischen Piloten und Kontrollturm liefert oft wichtige Hinweise. All diese Abklärungen sind aufwendig und erfordern Zeit, dennoch bemühen wir uns, Klagen wenn möglich innerhalb eines Monats zu beantworten.

4. Kann der EuroAirport Bussen aussprechen, wenn nicht, wer ist dafür zuständig?

Der EuroAirport spricht keine Bussen aus. Zusammen mit der DGAC kontrolliert er aber täglich die Einhaltung der vom französischen Ministerium für Ökologie, Nachhaltige Entwicklung und Energie (MEDDE) erlassenen Betriebseinschränkungen. So überprüft die Abteilung Umwelt täglich die Angaben zu den Flügen des Vortages (Flugzeugkategorien, An- und Abflugzeiten) und vergleicht sie mit den erteilten Ausnahmegenehmigungen, analysiert mithilfe von Radarspuren die Flugbahnen der Flugzeuge und kontrolliert die korrekte Durchführung von nächtlichen Motorentests im Schallschutzhangar. Falls dabei Hinweise auf einen Regelverstoss festgestellt werden, erstellt die Abteilung Umwelt ein Dossier zuhanden der DGAC. Diese prüft die Angaben. Bestätigt sich dabei das Vorliegen eines möglichen Regelverstosses, verfasst sie ein Protokoll und stellt dieses der betroffenen Fluggesellschaft zu. Letztere kann eine Stellungnahme bei der französischen Kontrollbehörde ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) einreichen, welche entscheidet, ob eine Busse ausgesprochen wird und gegebenenfalls auch deren Höhe festlegt.

Vielen Dank an Frau Horlacher für das Interview und die umfassenden Antworten.

Julia Gosteli

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!

Wir freuen uns sehr, dass wir Herrn Renato Rossi aus Allschwil für den Vorstand gewinnen konnten. An der nächsten Mitgliederversammlung werden wir ihn zur Wahl empfehlen.

Protokoll der Mitgliederversammlung vom 5. Juni 2014

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

IBAN CH48 0900 0000 4000 3048 3

Impressum:

Info-Blatt 2014 für die Mitglieder des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen

Redaktion: Julia Gosteli, Madeleine Göschke, Hans Göschke, Ralph Bücheli

Erscheinungsweise: jährlich