

zum Luftverkehrsabkommen mit Deutschland und die Konsequenzen für die Region Basel

Luftverkehrsabkommen und Region Basel

Der neue Staatsvertrag mit Deutschland führt in Kloten zu 20`000 zusätzlichen Landungen in den Morgen- und Abendstunden. Das werden sich die AnwohnerInnen im Süden und Osten des Zürcher Flughafens kaum gefallen lassen. Würde der erforderliche Pistenausbau vom Zürcher Stimmvolk abgelehnt, so würde laut Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) „der Flugbetrieb massiv gestört und die Sicherheit würde leiden“. Da kommt der neue Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für den EuroAirport mit dem Bahnanschluss desselben gerade recht: Laut SIL "steigert der Bahnanschluss die Attraktivität des Flughafens und dient einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenze stossenden Flughäfen Zürich und Genf. Der Bahnanschluss ist eine Voraussetzung für eine sinnvolle Zusammenarbeit und eine sinnvolle Verkehrsverteilung zwischen den Landesflughäfen." Die „sinnvolle Verkehrsteilung“ würde bedeuten, dass Flüge, welche laut BAZL wegen „massiv gestörter Betriebsabläufe und leidender Sicherheit“ in Zürich nicht möglich sind, nach Basel verschoben würden. Damit wäre vermehrter Fluglärm im Bereich des EuroAirport unvermeidlich.

Madeleine Göschke-Chiquet, Präsidentin Schutzverband

1) Der jetzige Vertragsentwurf ist für die Schweiz ungünstiger als jener, welcher 2002/2003 vom CH Parlament abgelehnt wurde.

2) Der Druck auf den EAP und damit die Lärmbelastung der AnwohnerInnen werden zunehmen. Im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vom Mai 2012 steht:
Der Druck zur Verkehrsverlagerung von Zürich nach Basel wird mit der Realisierung des Vertrages noch mehr zunehmen. Dies betrifft besonders die Abendstunden und die Zeit der verlängerten Nachtflugsperre in Zürich.

Sollte der Zürcher Souverän die geplanten Pistenverlängerungen ablehnen, so würde der Druck auf Basel noch grösser und die zweite Nord-Süd-Piste des EAP wäre schon in wenigen Jahren unvermeidlich.

a) Aus dem unter Frage zwei gesagtem folgt, dass der Fluglärm im südlichen Sektor stark ansteigen würde.

b) Wie im SIL angekündigt müsste dann mit der Erweiterung der bereits bestehenden Bauverbote in Allschwil und Schönenbuch gerechnet werden, die Liegenschaften im Bereich der Flugschneisen würden an Wert verlieren und die schon beim heute gemessenen Fluglärm auftretenden Gesundheitsschäden würden zunehmen. Diese externen vom EAP verursachten Kosten würden wohl den zusätzlichen Gewinn des Flughafens übersteigen.

Bei Fragen steht Ihnen unsere Präsidentin Frau Madeleine Göschke-Chiquet, madeleine.goeschke@schutzverband.ch, Mob 079 589 39 59, gerne zur Verfügung.

Vielen Dank und Gute Nacht

Kalinka Marchesi
Geschäftsführerin

**SCHUTZVERBAND DER BEVÖLKERUNG
UM DEN FLUGHAFEN BASEL-MÜLHAUSEN**

Therwilerstrasse 43
4153 Reinach
+41 61 711 40 50

kalinka.marchesi@schutzverband.ch
www.schutzverband.ch