



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

INHALT	SEITE
Grusswort der Präsidentin <i>Madeleine Göschke-Chiquet</i>	3
Erstmaliges Gespräch mit Regierungsvertretern von BL und BS <i>Hans Göschke</i>	4
Wem gehört der EuroAirport und weitere offene Fragen um den EAP <i>Susanne Leutenegger Oberholzer</i>	6
Fluglärmmmission oder Fluglobbykommission? <i>Madeleine Göschke-Chiquet</i>	7
LUPO 2016 stellt die Weichen in Richtung Ausbau <i>Susanne Leutenegger Oberholzer</i>	8
Arbeitsgruppe der fünf regionalen Schutzverbände <i>Hans Göschke</i>	9
Treffen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 9. Juni 2016 <i>Renato Rossi</i>	10
Radaranlage zur Aufzeichnung der Flugspuren <i>Ralph Büchelin</i>	12
„Bei den Drohnen herrscht Anarchie“ <i>Susanne Leutenegger Oberholzer</i>	13
„Körper kann sich nicht an Fluglärm gewöhnen“ <i>Artikel in der bz vom 13.9.2016</i>	14
Der Vorstand	15
Informationen	16

Grusswort der Präsidentin

Madeleine Göschke-Chiquet

Liebe Mitglieder des Schutzverbandes

Mitgliederversammlung vom 23. Juni 2016

Trotz drückender Hitze war die Versammlung sehr gut besucht. Grosse Erwartungen setzte der Schutzverband in die Podiumsdiskussion zwischen der EAP-Vertretung mit Direktor Matthias Suhr und der Umweltbeauftragten Barbara Horlacher einerseits sowie Madeleine Göschke und Robert Vogt als Vertretung von Schutzverband und Gemeinde Allschwil andererseits.

Herr Suhr bot uns an, unsere Forderungen in einem gemeinsamen Treffen mit Vertretern von Airlines und Flugsicherung zu diskutieren. Es geht dabei vor allem um die gleiche Nachtflugruhe wie in Zürich und weniger Südstarts nach 22 Uhr, besonders von lauten Frachtflugzeugen.

Die statutarischen Geschäfte wie Jahresrechnung 2015, Budget 2016 und Revisionsbericht wurden ohne Einsprache erledigt. Neu im Vorstand sind Frau Eva-Maria Bonetti als Vertreterin der Gemeinde Binningen, Robert Vogt als Vertreter der Gemeinde Allschwil und Bruno Schnellmann als Vertreter der Gemeinde Dornach.

Umweltbericht 2015 des EuroAirport (EAP)

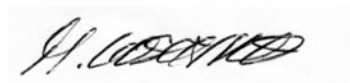
Die Botschaft des EAP ist erschreckend. Der Durchschnittslärm ist an allen schweizerischen und elsässischen Messstationen gestiegen, besonders in der Nacht: Seit 2013 hat sich in Allschwil der Fluglärm zwischen 23 und 24 Uhr verdoppelt. In Basel Neubad und Binningen hat er immerhin um 50% zugenommen. Dazu hat er sich zwischen 5 und 6 Uhr ebenfalls verdoppelt.

Schweizerische und ausländische Studien zeigen eindeutig, dass unser Fluglärm zu schweren Gesundheitsschäden führt. Auch die volkswirtschaftlichen Schäden sind beträchtlich:

Laut Umweltbericht des EAP werden von 22 bis 24 Uhr die Planungsgrenzwerte flächendeckend überschritten. Das heisst, Allschwil darf keine Wohnungen und Einfamilienhäuser mehr planen und bauen.

Durch den Fluglärm verlieren Bauland und bestehende Bauten an Wert.

Wir wehren uns im Nationalrat, im Landrat, in den Gemeinden, in den Medien und bei den Ämtern gegen diese massive und durchaus reduzierbare Belastung der Bevölkerung durch den EAP. Die Verdoppelung des Nachtfluglärms werden wir nie akzeptieren.



Madeleine Göschke-Chiquet

Erstmaliges Gespräch mit Regierungsvertretern von BL und BS

Hans Göschke

Frau Regierungsrätin Pegoraro und Herr Regierungsrat Brutschin nahmen am 20. September an einem Treffen der drei Schweizer Schutzverbände teil.

Dabei wurden folgende Kurzreferate gehalten:

Entwicklung des Fluglärms – Andreas Dill

Eine Expertise zeigte eindeutig, dass der Fluglärm in Allschwil durch die neuen Startverfahren Richtung Süd, genannt RNAV, massiv zugenommen hat.

Zu keiner Stunde gibt es so viele Flugbewegungen wie zwischen 22 und 23 Uhr.

Die zu niedrigen „Lenkungsabgaben“ des EAP konnten eine massive Zunahme des Nachtfluglärms nicht verhindern: Nächtliche Flugbewegungen, nächtliche Südstarts, nächtliche Überflüge mit mehr als 70 Dezibel, alle haben stark zugenommen.

Volkswirtschaftliche Schäden der Nachtflüge – Madeleine Göschke

Eine verlängerte Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich brächte laut EAP-Studie von 2009 kaum wirtschaftliche Einbussen: Kein Passagierverlust, die Airlines können sich „anpassen“ oder „voraussichtlich anpassen“. Der angedrohte Wegzug der Expressfrachter ist ebenfalls vom Tisch, denn inzwischen haben alle umliegenden Flughäfen längere Nachtflugsperrungen als Basel; Fedex hat deshalb keine Wegzugspläne.

Dagegen gehen die volkswirtschaftlichen Verluste des Nachtfluglärms in die Milliarden: Durchschnittlicher Wertverlust aller Immobilien um rund 10 Prozent (ZKB-Studie), seit Jahren Bauverbot auf dem Allschwiler Kleinfeld (8 ha Bauerwartungsland, 140 Millionen), seit 2014 Überschreitung der Planungsgrenzwerte für Wohnbauten in Allschwil, all das wegen des Nachtfluglärms.

Gesundheitsschäden der Nachtflüge – Hans Göschke

Es gibt keine vom Fluglärm ungestörte Personen: Schlafstörungen, Blutdruckanstieg im Schlaf und Infarkttrisiko sind bei „Ungestörten“ gleich häufig wie bei „Gestörten“.

Es gibt auch keine Gewöhnung an den Fluglärm, nach 10 Jahren Wohnen in Allschwil sind Schlafstörungen und Blutdruckanstieg unverändert.

Um die Flughäfen Basel, Genf und Zürich sind tödliche Herzinfarkte bis zu 48 Prozent häufiger als anderswo in der Schweiz. Aber auch Bluthochdruck, Hirnschläge, Depressionen, Brustkrebs und geistig-seelische Entwicklungsstörungen von Kindern treten vermehrt bei den in Allschwil und Basel Neubad gemessenen Lärmwerten auf. Der ursächliche Zusammenhang zwischen Fluglärm, vor allem in der Nacht, und Herz-Kreislauf-Erkrankungen ist in der Wissenschaft anerkannt.

Begrenzung der Flugbewegungen auf 100 000 pro Jahr – Robert Vogt

Diese Begrenzung ist notwendig als Schutz vor dem am Tag und in der Nacht stetig ansteigenden Fluglärm. Die Massnahme ist einfach umsetz- und messbar.

Umweltfreundlichere Südstartkurven – Joelle Della-Valle und Marco Casartelli

Die Südstartkurven Elbeg und Lumel verursachen den grössten Teil der Lärmbelastung im südlichsten Elsass, in Allschwil, Schönenbuch, Basel Neubad und Binningen West. Es ist Aufgabe des EAP, nach weniger belastenden Flugverfahren zu suchen.

Diskussion

Laut Frau Pegoraro sind die Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat in der Unterzahl, deshalb ist es schwierig, schweizerische Forderungen durchzubringen (Anm. der Red.: das Verhältnis im VR ist 8:8). Gegen die Nachtflüge könne man nicht vorgehen, weil die Grenzwerte eingehalten werden.

Herr Brutschin erklärte, dass die Lenkungsabgaben zur Reduktion des nächtlichen Fluglärms greifen. (Anm. der Redaktion: Weshalb dann die Verdoppelung des nächtlichen Fluglärms von 23 bis 24 Uhr und 05 bis 06 Uhr gemäss EAP?)

Marco Casartelli äussert sich kritisch zur „Plafonierung des Lärms“ nach Herrn Brutschins Vorschlag.

Um 2 Dezibel leisere Flugzeuge helfen uns nicht, wenn gleichzeitig die Flüge massiv zunehmen. Die Regierungsvertretungen nicken zustimmend.

Joelle Della-Valle: Am meisten profitiert Basel vom Flughafen, aber Baselland hat den Hauptlärm.

Madeleine Göschke: Das Bundesgericht hat schon vor sechs Jahren die Neufestsetzung der Grenzwerte verlangt. Laut Chef von Novartis Schweiz geht die Fracht der Firma per LKW nach Frankfurt und wird erst dort ins Flugzeug verladen. Herr Brutschin widerspricht, er kenne die hohe Tonnage der Pharmafracht ab dem EAP.

Adrian Ballmer hatte im Namen der Regierung versprochen, wenn Zürich die längere Nachtruhe erhält, werde diese auch in Basel eingeführt. Eines der vielen nicht eingehaltenen Versprechen der Regierung!

Hans Göschke: Zürich hat viel über rechtliche Wege und Volksinitiativen erreicht.
Wir versuchen einen andern Weg: wir suchen das Gespräch und hoffen auf eine gütliche Einigung. Aber mit schönen Worten und Lärmkosmetik geben wir uns nicht mehr zufrieden.

Wem gehört der EuroAirport und weitere offene Fragen um den EAP

Susanne Leutenegger Oberholzer

Verschiedene hängige Probleme um den EuroAirport beschäftigten das Parlament in der Juni-Session. Der bestehende Staatsvertrag von 1949 regelt vieles nicht oder nur rudimentär. Die Antworten des Bundesrats brachten in der Juni-Session nicht die gewünschte Klarheit.

- *Wem gehört eigentlich der Euro-Airport?* fragten sich Mitglieder des Schutzverbands. Der Staatsvertrag regelt die Eigentumsverhältnisse nicht, wie auch der Bundesrat festhält. Er legt einzig die Aufteilung der Investitionen zwischen Frankreich und der Schweiz und die zu übernehmenden Kosten fest. Bei einer Liquidation der Anlage besagt das Abkommen, dass der Nettoerlös zwischen Frankreich und der Schweiz im Verhältnis der durchschnittlichen Verkehrsanteile während der letzten fünf Jahre im französischen und im schweizerischen Sektor aufgeteilt werden müsste.
- Unter Anwendung allgemeiner Rechtsgrundsätze (nach französischem Recht) geht der Bundesrat davon aus, dass sich die Grundstücke, die vollumfänglich auf französischem Hoheitsgebiet liegen und auch von Frankreich finanziert werden, im Besitz des französischen Staates befinden. Er leitet daraus ab, dass die Gebäude, die durch die Schweiz finanziert wurden, in schweizerischem Eigentum stehen. Genau dieser Punkt ist aber nicht klar. Denkbar ist auch eine Auslegung, wonach die gesamte Anlage, die sich auf französischen Grundstücken befindet, im Eigentum von Frankreich ist. Die Schweiz könnte allenfalls Ersatzansprüche geltend machen.
- *Unklar ist auch die Gewinnverteilung.* Artikel 5 Absatz 2 des Staatsvertrages von 1949 hält fest, dass der Überschuss der verfügbaren Einnahmen zwischen den beiden Regierungen im Verhältnis zum Reisenden- oder Güterverkehr verteilt wird. Die Bedingungen hierfür setzen die beiden Regierungen in gemeinsamer Vereinbarung fest. Der Bundesrat hält dazu fest, dass die Schweiz und Frankreich unterschiedliche Standpunkte vertreten. Der Verwaltungsrat des Euro-Airports habe eine Arbeitsgruppe beauftragt, eine Vereinbarung über die vergangenen und zukünftigen Gewinne auszuhandeln.
- Das Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich vom 2. November 2016 wird als Schweizer Sieg gefeiert, weil die Unternehmensbesteuerung nun angeblich geregelt ist. Allerdings muss der Vertrag vor der Unterzeichnung noch parlamentarische Hürden in Frankreich und der Schweiz nehmen. In Zukunft muss der Flughafen selbst dem französischen Fiskus Steuern in unbekannter Höhe abliefern, dazu neu sechs Millionen Euro jährlich an die französische Zivilluftfahrtbehörde. Das anzuwendende Arbeitsrecht und die Telekommunikationsversorgung sind weiterhin offen. Auf dem Flughafen gilt nicht Schweizerisches Recht sondern das Territorialprinzip, so Martin Dätwiler von der Basler Handelskammer.

Das zeigt: Der französisch-schweizerische Staatsvertrag „über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen“ vom 4. Juli 1949 regelt wesentliche Fragen nicht oder nur rudimentär. Wesentliche betriebliche Entscheide obliegen ausschliesslich dem Verwaltungsrat. Eine demokratische Mitsprache besteht nicht. Eine grundlegende Revision des Staatsvertrags ist angezeigt. Ziel muss sein, insbesondere auch den Schutz und die Mitsprache der betroffenen Bevölkerung auch auf Schweizer Seite zu verstärken.

Fluglärmkommission oder Fluglobbykommission?

Madeleine Göschke

Alle Jahre wieder erscheint der Bericht der bikantonalen Fluglärmkommission (FLK) - mit fragwürdigen Aussagen. Dazu ein paar Beispiele aus dem Bericht über das Jahr 2015: Laut FLK werden die Lärmgrenzwerte auf Schweizer Seite nirgends überschritten. Das ist nicht korrekt, denn in Allschwil werden die Planungsgrenzwerte zwischen 22 und 24 Uhr flächendeckend überschritten. Dies bedeutet, dass Allschwil keine neuen Wohnbauten mehr planen und erstellen darf. Für ein Gemeinwesen mit dem Entwicklungspotential von Allschwil eine verheerende Botschaft.

Dass die übrigen Grenzwerte knapp eingehalten werden, schützt die lärm betroffene Bevölkerung nicht vor schweren Gesundheitsschäden. Um die drei Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich sind zum Beispiel tödliche Herzinfarkte bis zu 48 Prozent häufiger als anderswo. Weiter steht im FLK-Bericht: „Ein Teil der Bevölkerung fühlt sich in ihrem Wohlbefinden gestört“. Schlafstörungen, Blutdruckanstieg und Infarktrisiko sind jedoch bei subjektiv „Gestörten“ und „Ungestörten“ gemäss Studien gleich gross. Eine diesbezügliche Gewöhnung an den Fluglärm gibt es nicht. Das Bundesgericht hat deshalb schon vor sechs Jahren eine Neufestsetzung der Grenzwerte verlangt.

Zum Nachtfluglärm bemerkt der Bericht, dass „die flankierenden Lärminderungs massnahmen greifen“. Tatsächlich? Der Schalldruck hat sich von 23 bis 24 Uhr in den letzten zwei Jahren laut Umweltbericht des EuroAirport in Allschwil verzehnfacht und der Lärm für das menschliche Ohr verdoppelt. Ein immerhin halb so grosser Zuwachs ist in Basel-Neubad und Binningen zu verzeichnen, dazu eine Verdoppelung des Fluglärms von 05 bis 06 Uhr. (Dezibel ist ein logarithmisches Mass. Eine Zunahme um 10 Dezibel bedeutet eine Verzehnfachung des Schalldrucks und eine Verdoppelung des Lärms für das menschliche Ohr.)

Laut Bericht wurden 2015 in Allschwil zwischen 22 und 6 Uhr 754 Überflüge mit mehr als 70 Dezibel registriert, mehrere hundert auch in Binningen und Basel-Neubad. Aber wo steht im Bericht, dass ihre Zahl in Allschwil von 192 im Jahr 2012 auf 754 im Jahr 2015 kontinuierlich angestiegen ist und weiter ansteigt? In Neuallschwil (unsere Messstation) waren es sogar 950 nächtliche Überflüge mit mehr als 70 dB. Bei offenen Fenstern wird Jede und Jeder aus dem Schlaf gerissen, im Durchschnitt jede Nacht zwei- bis dreimal. Wir fordern seit Jahren die Begrenzung dieser nächtlichen Weckflüge, wie in andern Ländern üblich.

Zu den südlichen Startkurven schreibt der Bericht: „Beim Start ist Abdrehen schon früh möglich, so dass die dichtbesiedelten Gebiete im Süden nicht überflogen werden“. Der Verfasser des Berichts möge doch die aufgezeichneten Flugspuren ansehen. 2014 wurden laut Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Wunsch von Frankreich die südlichen Startkurven vom dünn besiedelten Elsass auf das dicht besiedelte Allschwil und angrenzende Wohngebiete von Basel und Binningen verschoben. Nur so ist die erwähnte Verzehnfachung des Schalldrucks in Allschwil erklärbar. Unser Vorschlag ist nicht die Rückverschiebung der südlichen Startkurven ins Elsass sondern ihr Ersatz durch umweltfreundlichere Verfahren.

Die FLK besteht mehrheitlich aus Vertretern von Flugverkehr und Ämtern. Laut FLK ist ihre Hauptaufgabe die Reduktion des Fluglärms – „soweit wirtschaftlich tragbar“. In der Schweizer Lärmschutzverordnung steht es anders: „Das Wohlbefinden der Bevölkerung hat Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen des Flugverkehrs“. Von dieser Verordnung sollte sich eine Fluglärmkommission leiten lassen.

Dieser Text erschien auch in der BaZ, dem Allschwiler Wochenblatt, dem Binninger Anzeiger und in erweiterter Form in der bz.

LUPO 2016 stellt die Weichen in Richtung Ausbau

Susanne Leutenegger Oberholzer

Im Februar 2016 hat der Bundesrat den luftfahrtpolitischen Bericht 2016 publiziert. Der Bericht nimmt nach 2004 erstmals wieder eine Standortbestimmung über die Luftfahrt und das Gesamtsystem Luftfahrt in der Schweiz vor. Der Bericht ist für die Bevölkerung in der Umgebung der Landesflughäfen von zentraler Bedeutung.

Im Zentrum der künftigen Luftfahrtspolitik stehen die Kapazitätsbegrenzungen der Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel. Zwischen 2004 und 2014 sind die Passagierzahlen um über 60 Prozent angestiegen. Nach oben zeigt der Trend auch bei der Fracht. Für die Zukunft zeichnet sich keine Entlastung ab. Im Gegenteil. Mehr Flugverkehr bedeutet eine massive Mehrbelastung für die Bevölkerung und die Umwelt. Der EuroAirport droht zum Ausweichflughafen zu werden.

Im Juni 2016 hat die Verkehrskommission des Nationalrats den Bericht behandelt. Der Schutzverband hat zu Händen der Kommission seine Anliegen zum Schutz der Bevölkerung in einer Stellungnahme von Madeleine Göschke an alle Kommissionsmitglieder festgehalten:

„Die Kernbotschaft des Berichts ist für den Schutzverband alarmierend: „Zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit einheimischer Fluggesellschaften sollen tiefere Gebühren, niedrigere Schallschutzkosten, längere Betriebszeiten und der Ausbau der Pisten beitragen“ (S. 3, 44). Will heissen: Weitere Verkürzung der Nachtflugsperrre am EAP von derzeit 24 Uhr bis 5 Uhr und Bau der geplanten zweiten Nord-Süd-Piste.

Der Fluglärmittelpegel hat in Allschwil zwischen 23 und 24 Uhr innert Jahresfrist von 37,3 auf 47,8 Dezibel zugenommen, für das menschliche Ohr eine Verdoppelung des Lärms. Aufgrund der bisherigen Zahlen von 2015 ist die Überschreitung des gesetzlichen Grenzwertes von 50 Dezibel im laufenden Jahr absehbar. In Allschwil hat die Zahl lauter Überflüge mit mehr als 70 Dezibel zwischen 22 und 6 Uhr innert Jahresfrist von 240 auf 555 zugenommen.

Unbegrenztes Wachstum? Schon die Intraplanstudie des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) betont, dass nachts auf dem EAP mehr Flugverkehr zu erwarten sei wegen der längeren Nachtflugsperrre in Zürich und Frankfurt. Laut Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt des BAZL von 2010 soll die Zahl der Flugbewegungen von 75'000 im Jahr 2010 auf 147'000 zunehmen. Danach ist der Bau einer zweiten Nord-Süd-Piste vorgesehen.

Mehrfach weist Ihr Bericht darauf hin, dass Zürich und Genf in wenigen Jahren an ihre Kapazitätsgrenzen stossen werden, während in Basel noch weitere Kapazität verfügbar ist. Und diese soll auch genutzt werden. Damit wird Basel zum Überlaufflughafen erklärt.

Auch die Luftfracht soll gesteigert werden. Laut Frachtplan des EAP sollen die Vollfrachtflüge von einem pro Woche im Jahr 2013 auf 12 pro Woche im Jahr 2020 gesteigert werden. Frachter sind in der Regel die grössten, ältesten und lautesten Maschinen, sie fliegen tief und mit Vorliebe spät abends oder nachts.

Der Bericht stellt lediglich summarisch fest, dass die externen Kosten des Schweizer Flugverkehrs 900 Millionen Franken pro Jahr betragen. Wir haben Grund zur Annahme, dass diese Schätzung zu tief liegt. Laut einer ZKB-Studie anhand von rund 8'000 Handänderungen beträgt der Verlust bei Eigentumswohnungen oberhalb eines mittleren Schallpegels von 50 Dezibel für jedes weitere Dezibel 1,2 Prozent. Das Bauverbot auf dem Allschwiler Kleinfeld mit 80 Hektaren Bauerwartungsland entspricht allein einem Verlust von mehr als einer Milliarde Franken. Dazu kommen drei weitere Areale mit Bauverbot. Eine gemeinsame Studie der Universitäten Basel und Bern hat gezeigt, dass tödliche Herzinfarkte um die Schweizer Landesflughäfen bis zu 48 Prozent häufiger sind als in andern Regionen. Dazu kommen natürlich die weitaus grössere Zahl der nichttödlichen Herzinfarkte und zahlreiche weitere Gesundheitsschäden (Lit).

Die Flugroute der Südlandungen (ILS 33) und der südlichen Direktstarts führt über sehr dicht besiedeltes Schweizer Gebiet, die Bevölkerungsdichte hat sich seit der Planung dieser Flugrouten nahezu verdoppelt. In amtlichen Berichten vor Einführung von ILS 33 steht mehrfach, das Risiko sei tragbar, wenn die Zahl der Südlandungen nicht grösser werde als vor Inbetriebnahme des ILS 33. Doch im Vergleich zum langjährigen Durchschnitt vor dem ILS 33 hat sich die Zahl der Südlandungen nahezu verdoppelt. Die letzte Sicherheitsanalyse geht auf Daten von 2001 zurück, das ILS 33 wurde aber erst 2007 in Betrieb genommen. Bekanntlich stellt auch der Anflugwinkel der Südlandungen von 3,5 Grad ein Risiko dar.

Laut Ihrem Bericht sind bei europäischen Low Cost Carriern vermehrt sogenannte atypische Arbeitsverhältnisse zu beobachten. So werden Pilotinnen und Piloten beispielsweise über eine temporäre Arbeitsvermittlungsfirma eingestellt und von Luftverkehrsunternehmen nur bei Bedarf angemietet“ (S. 27). „Diese Arbeitsbedingungen können sich auf die Sicherheit des Flugbetriebs negativ auswirken“ (S. 29). Solche Verhältnisse grassieren auf dem EAP. Laut Medienberichten und einer Interpellation im Kantonsparlament Baselland hat easyjet dieses Jahr 25 Leihpiloten engagiert. Der EAP wird von Low Cost Carriern dominiert. Allein easyjet befördert rund 55 Prozent der EAP-Passagiere. Die Easyjetisierung des EAP erfüllt uns mit Sorge. Sie geschieht auf Kosten des Personals, der Sicherheit und des Lärmschutzes.

In allen Kapiteln des Berichtes erscheinen zwar Sätze wie „Die Lärmbelastungen sollen weiter reduziert werden“; „Die Flächen mit Überschreitung der Immissionsgrenzen sollen soweit möglich stabilisiert werden“; „Im Umweltbereich sind insbesondere beim Lärm im Umfeld der Landesflughäfen ... weitere Anstrengungen nötig“. Aber wir vermissen verbindliche Lärmgrenzwerte und konkrete Massnahmen zur Lärmreduktion.“

Die Kommission hat den LUPO-Bericht bloss zur Kenntnis genommen. Er wird im Plenum des Nationalrats nicht weiter behandelt. Das ist eine verpasste Chance. Nötig ist in der Schweiz dringend eine öffentliche Diskussion über die Chancen, Risiken und Umweltbelastungen des Luftverkehrs.

Arbeitsgruppe der fünf regionalen Schutzverbände

Hans Göschke

Nach einem Vorstandstreffen der regionalen Schutzverbände wurde eine Arbeitsgruppe mit je einem Verbandsvertreter gegründet. Ihr gehören Bruno Wollenschneider (ADRA), Elsass, Jürgen Fingerle (BISF), Süd-Baden, Joelle Della-Valle (Forum), Allschwil, Robert Vogt (Gemeindeverbund Flugverkehr) und Hans Göschke (Schutzverband) an.

Die Fünfergruppe hat sich auf drei gemeinsame Forderungen geeinigt:

- Nachtflugsperrre von 23 bis 06 Uhr wie in Zürich
- Plafonierung der Flugbewegungen bei 100 000 pro Jahr – letztes Jahr waren es 94 000
- Ersatz der südlichen Startkurven, genannt ELBEG, LUMEL und Lärm-S, durch umweltfreundlichere Verfahren

Treffen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 9. Juni 2016

Renato Rossi

Am 9.6.2016 war der Schutzverband zu Besuch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Das BAZL ist für die Luftfahrtentwicklung und die Aufsicht über die zivile Luftfahrt in der Schweiz zuständig. Eine Basis für unsere Diskussion bildete v.a. der Bericht über die Luftfahrtpolitik (LUPO), welchen das BAZL im Namen des Schweizerischen Bundesrates am 24. Februar 2016 publiziert hat.

Folgende Themen wurden an der Sitzung besprochen:

Die veraltete Risikoanalyse des EAPs, die auf das Jahr 2001 zurückgeht und auf längst überholten Daten von Bevölkerungsdichte, Flottenmix und Flugrouten basiert. Die Risikoanalyse erforscht die Gefahren im Zusammenhang mit den An- und Abflugverfahren und ist deshalb für unsere dicht besiedelten Gebiete sehr relevant. Laut EAP-Direktor Suhr liegt der Ball zur Erstellung der neuen Risikoanalyse bei den Regierungen beider Basel. Dies sagte er uns beim Gespräch mit der EAP-Direktion vom 6. Oktober 2016.

- **Gesundheitsschäden** durch Fluglärm
 - Im LUPO Bericht ist v.a. von wirtschaftlichen Interessen die Rede, aber es steht sehr wenig über Umweltfaktoren und keine einzige Zeile über die erwiesenen durch Fluglärm verursachten volkswirtschaftlichen Verluste, wie etwa die Gesundheitsschäden und die Bauverbote. Es ist zu hoffen, dass der nächste LUPO Bericht weniger einseitig ausfällt.
 - Der Schutzverband hat zum Thema Gesundheitsschäden bereits diverse Artikel publiziert.
- **Neuer Lärmkataster**
 - Siehe dazu die Erläuterungen weiter unten.
- **FABEC.** Dies ist ein EU-Projekt, welches zum Ziel hat Flugrouten über Europa neu zu definieren um die Flugsicherheit zu erhöhen und die Umweltbelastung zu senken. Am EAP hätte dies zu mehr Direktstarts über Schweizer Gebiet geführt.
 - Das BAZL bestätigte, dass die FABEC Anpassungen vorerst aufs Eis gelegt haben. Dies jedoch nicht aufgrund der Opposition der Kantonsregierungen beider Basel und der Schweizer Anrainerverbände sondern wegen des Widerstandes der Lotsengewerkschaften, welche Verluste von Arbeitsplätzen befürchtet haben.
- **Verschiebung von Fluglinien auf Schweizer Gebiet** nach Einführung des neuen Navigationssystems (RNAV) im Jahr 2014.
 - Siehe dazu die Erläuterungen weiter unten.
- **Fehlende Lenkungswirkung der Gebühren** am EAP
 - Das Fehlen lenkungswirksamer Gebühren hat u.a. dazu geführt, dass der Fluglärm in Allschwil sich im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr von 23 bis 24 Uhr verdoppelt hat.
 - Laut Bundesgerichtsurteil von 2010 müssen die Fluggebühren während den sensiblen Tagesrandzeiten eine Lenkungswirkung haben. Das BAZL tickt jedoch eher in entgegengesetzter Richtung: Im LUPO wird nämlich festgehalten, dass die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen an Flughäfen verbessert und deshalb die Landetaxen gesenkt werden sollen.
- **Nachtflugsperr**e wie in Zürich
 - Die Motion des Basellandschaftlichen Parlaments, welche für Basel die gleiche Nachtflugsperr
 - Laut BAZL soll die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Flughäfen (inkl. EAP) erhalten bleiben. Erst wenn sich auch im europäischen Umfeld verlängerte Nachtflugruhen durchsetzen, kann eine verlängerte Nachtflugsperr
 - Der Schutzverband lässt bei diesem Thema nicht nach: Das Anliegen „Nachtflugsperr

Zwei Punkte, welche sowohl während der Sitzung wie auch im nachträglichen brieflichen Austausch besonders intensiv abgehandelt wurden, sind hier nun näher dargestellt:

Verschiebung der Abfluglinien Richtung Schweiz nach Einführung des RNAVs

So wie beim Steuerstreit und beim Abstellen der Swisscom Antennen ist leider einmal mehr auch bei der Verschiebung der Fluglinien nach Süden zu Lasten v.a. der Gemeinden Allschwil, Schönenbuch und Binningen, kein Widerstand von Schweizer Behörden festzustellen.

Laut BAZL handelt es sich bei dieser Verschiebung um eine Herstellung des Zustandes, welcher in der Vergangenheit bereits existierte. Technologische Verbesserungen der Flugzeuge hätten nämlich dazu geführt, dass Piloten nun in der Lage seien bei Starts nach Süden auf Piste 15 die Westkurven (ELBEG und LUMEL) enger zu fliegen als zuvor. RNAV hatte deshalb das Ziel die Fluglinien zu bündeln und die 3 französischen Gemeinden Hegenheim, Buschwiller und Wentzwiller wieder zu entlasten. Die Evidenz des ursprünglichen Zustandes wurde uns vom BAZL bisher noch nicht geliefert.

Des Weiteren wurden wir vom BAZL informiert, dass sowohl die Fluglärmkommission beider Basel als auch der Landrat des Kantons Basel-Landschaft über die geplante Massnahme im Bilde gewesen seien. Unsere Recherchen zeigen allerdings, dass die Fluglärmkommission im Protokoll vom 27.9.2012 lediglich von einer Verschiebung der Fluglinien „etwas näher an die Schweizer Landesgrenze“ sprach und nicht von einer Überschreitung der Grenze.

Unser Wunsch ist nicht den Fluglärm wieder den 3 französischen Gemeinden zuzuschieben, sondern lediglich die Flugverfahren weiter zu optimieren und fair zu verteilen. Dies bedeutet die Flugzeuge präziser über möglichst unbewohntem Gebiet fliegen zu lassen. Es lässt sich aus einer objektiven Perspektive kaum bestreiten, dass diese optimale Fluglinie leicht oberhalb der Schweizer Landesgrenze liegt, in der Mitte zwischen Allschwil und Buschwiller. Sowohl unsere Analysen als auch die vom BAZL via DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne, die für die Navigation am EAP zuständige Aufsicht) erhaltenen aktuellen Fluglinien beweisen hingegen, dass zurzeit diese optimale Fluglinie nicht eingehalten wird. Heute beobachten wir immer wieder, wie sogar gleiche Flugzeugtypen (z.B. Airbus A320) die Kurven in sehr unterschiedlichem Radius fliegen. Auch auf französischer Seite besteht Optimierungspotenzial. Auch dort ist erkennbar, dass manchmal Dorfzentren überflogen werden und manchmal nicht. Eine weitere Optimierung der Abflugverfahren müsste so ausgestaltet werden, dass möglichst wenig Anrainer vom Fluglärm tangiert werden, so wie dies im LUPO festgehalten wird. Die Antwort des BAZL, dass die heutigen Flugverfahren bereits optimiert seien, können wir nicht gelten lassen. Wir erwarten deshalb vom BAZL, dass es in Zukunft gemeinsam mit den französischen Behörden eine Verbesserung der Flugverfahren anstrebt.

“Grenzwerte eingehalten, also kein Sanierungsbedarf“

Obwohl die offiziellen vom Bund festgesetzten Lärmgrenzwerte noch knapp nicht überschritten worden sind, gibt es folgende Aspekte zu beachten:

1. Die für die Erstellung von Neubauten relevanten Lärmgrenzwerte sind in Allschwil von 22 bis 24 Uhr überschritten worden, folglich sind in Allschwil die Planung und der Bau von Wohnraum nicht mehr erlaubt. Milliardenverluste sind ausgewiesen.
2. Trotz heutiger Lärmgrenzwerte gibt es bis zu 48% mehr tödliche Herzinfarkte um die Flughäfen von BS, GE und ZH (A. Huss et al.: *Epidemiology* 21, 829-36, 2010). Das Bundesgericht verlangte schon 2010 die Neufestsetzung der Grenzwerte. Die Antwort, wann diese Neufestsetzung erfolgt, ist uns das BAZL noch schuldig.
3. Wenn die Leqs auf Grund der 6 verkehrsreichsten Monate berechnet werden, wie etwa in Deutschland, so liegt 2015 der Leq von 22-23 Uhr in Allschwil weniger als ein dB unter dem Grenzwert und wird ihn dieses Jahr vermutlich erreichen. Die vom Fluglärm des EAP betroffenen Anrainer in Südbaden haben ein Anrecht darauf, dass der Fluglärm in ihrer landesüblichen Art ausgewiesen wird. Eine erhöhte Transparenz wäre zu begrüssen.
4. In Allschwil haben die Überflüge mit mehr als 70 Dezibel von 22 bis 06 Uhr laut EAP von 192 im Jahr 2012 kontinuierlich auf 754 im Jahr 2015 zugenommen. In Neuallschwil (gemessen von unserer Messstation) waren es sogar 950 Flüge. Dies bedeutet: Bei offenen Fenstern wird Jede und Jeder aus dem Schlaf gerissen, jede Nacht im Durchschnitt rund drei Mal.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass obwohl die festgelegten Lärmgrenzwerte noch nicht überschritten wurden, schon heute genügend Argumente für einen Handlungsbedarf vorhanden sind. Es muss nicht noch mehr Infarktote geben bevor gehandelt wird. Der EAP hat den Auftrag, die Lärmberechnung alle 3 Jahre zu prüfen. Ende 2016 soll der neue Lärmkataster vorliegen. Wir hoffen, dass danach das BAZL beim Auswerten der Resultate die oben erwähnten Punkte berücksichtigt wird.

Radaranlage zur Aufzeichnung der Flugspuren

Ralph Büchelin

Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen betreibt auf dem Dach des Altersheims Muesmatt in Allschwil, nebst einer Lärmmeßeinrichtung, eine Radaranlage (siehe Bilder) zur Aufzeichnung der Flugspuren. Dabei wird der Umstand genutzt, dass mit einer entsprechenden Antenne Transponderdaten der Flugzeuge empfangen werden können. Somit können Position, Höhe, Fluggeschwindigkeit etc. der Flugzeuge erfasst werden.



Bild: Messstation Muesmatt mit Lärmmessmikrofon und Radarempfangsanlage

Dies macht sich z. B. auch die Webseite www.flightradar.com zunutze. Wenn Sie nun die Webseite des Schutzverbandes www.schutzverband.ch öffnen, können Sie dort die Daten des Deutschen Fluglärmdienstes abrufen. Wählen Sie eine Messstation, z. B. Neuallschwil (Altersheim Muessmatt) und öffnen Sie diese wiederum. Im Diagramm erscheinen nun die Lärmmesswerte und darunter ein gelber Streifen „Flugspuren“. Wird dieser gelbe Streifen bei einem Fluglärmereignis angeklickt, erscheint eine Karte der Region Basel mit dem Flughafen in der Mitte. Auf der Karte ist nun die Flugspur des entsprechenden Fluges zu sehen. Wird nun die Flugspur angeklickt, können auch ein Höhenprofil und weitere Daten des Fluges gesehen werden. Die Aufzeichnung der Flugspuren ist ein wichtiges Instrument für den Schutzverband, um die Flugrouten der Maschinen zu überprüfen.

Beim Altersheim Muesmatt in Allschwil wurde nun ein Gebäude zwischen der Radarantenne und der Piste aufgestockt. Dadurch verschlechterte sich der Empfang der Transpondersignale und es musste ein neuer Standort gesucht werden. Es ergab sich nun die Möglichkeit, auf dem Dach des Schulhauses Meiriacker in Binningen die Radarempfangsanlage neu zu installieren. Dort befindet sich ebenfalls eine Lärmmessanlage der Gemeinde Binningen. Da sich das Schulhaus an erhöhter Lage befindet, ist die Sicht auf die Piste des Flughafens sehr gut. Dadurch sind ideale Voraussetzungen gegeben, um die Transpondersignale der Flugzeuge optimal zu empfangen. Dies im besten Fall auch schon auf den Rollwegen und auf den Start- und Landepisten. Der Wechsel der Radaranlage auf das Dach des Meiriackerschulhauses sollte bald erfolgen und somit zum verbesserten Datenempfang beitragen.



Neuer Standort Meiriackerschulhaus in Binningen mit bestehendem Lärmmessmikrofon und Sicht auf die Piste des Flughafens

„Bei den Drohnen herrscht Anarchie“

Susanne Leutenegger Oberholzer

Nach Schätzung des Bazl bewegen sich mindestens 20'000 zivile unbemannte Luftfahrzeuge respektive "Drohnen" oder Modellluftfahrzeuge bereits am Himmel über der Schweiz - Tendenz steigend. Das wichtigste Merkmal dieser Fluggeräte: Sie sind unbemannt oder "pilotenferngesteuert" (Remotely Piloted Aircraft Systems, RPAS). In der Praxis handelt es sich heute meist um Hubschrauberähnliche Fluggeräte oder "Multikopter" mit mehreren Rotoren, die vom Boden aus über eine Funkverbindung gesteuert und in der Umgangssprache als "Drohnen" bezeichnet werden. Häufig sind sie mit Kameras für Foto- und Filmaufnahmen ausgestattet. Oft fliegen sie in der Nähe von Objekten oder über Innenstädten.

Kommen diese Fluggeräte in die Nähe von Flugzeugen, besteht eine akute Gefahr. Jüngst bekannt wurde eine Kollision eines Flugzeugs im Landeanflug mit einer Drohne auf dem Flughafen Heathrow. Auch in der Schweiz sind verschiedene Gefährdungssituationen bekannt, so u. a. im Rahmen eines Rettungseinsatzes, bei dem eine Drohne einem Helikopter in die Quere kam.

Aviatikexperten erachten die Gesetzgebung in der Schweiz zum Schutz vor Drohnen als zu "salopp": "Bei den Drohnen herrscht Anarchie." Nichtsdestotrotz sieht das Bazl gemäss Bericht auf ein Postulat von NR Manuel Tornare vom Februar 2016 im jetzigen Zeitpunkt vom Erlass umfassender Rechtsnormen ab. Und der Bundesrat kommt zum Schluss, dass die derzeitige Rechtslage zum Schutz der Bevölkerung ausreiche. Er lehnt meine Motion zum Erlass von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und gefährlicher Infrastrukturen ab. Nötig sei einzig eine Regelung der Fernerkennung von Drohnen, denn aus Distanz seien illegal fliegende Drohnen und fehlbare Pilotinnen und Piloten schwer identifizierbar.

Wir bleiben dran.

«Körper kann sich nicht an Fluglärm gewöhnen»

Kontroverse Fluglärm betreffe alle, auch diejenigen, die sich davon nicht gestört fühlen, sagt Madeline Göschke, Präsidentin des Flughafen-Schutzverbandes.

VON EDUARD WELAND

Frau Göschke, Sie kennen sicher die Komödie »Der eingebildete Kranke«? Madeline Göschke: Ja. Das ist aber schon sehr lange her, dass ich das Stück gesehen habe.

Im Falle der Schönenbucher müsste man von eingebildeten Gesunden sprechen: Die Gemeinde befragte im Frühling die Einwohner, ob sie sich vom Fluglärm gestört fühlen. Die meisten Teilnehmenden, 43 Prozent, sagten, der Lärm kümmere sie nicht (siehe bz von gestern). 40 Prozent fühlen sich mäßig gestört und 17 Prozent sehr. In der gestrigen Ausgabe sagten Sie, dass sich diese 43 Prozent »Unge störten« täuschen würden.

Das ist verblüffend wiederzugeben. Was ich soffe und was zahlreiche Pollenaden auch

bedeuten, ist folgender Aspekt: Es spielt keine Rolle, ob sich Menschen subjektiv gestört fühlen oder nicht – die negativen körperlichen Auswirkungen des Fluglärms lassen sich bei beiden, bei »Gesunden« wie bei »Unge störten«, feststellen. Es mag aus psychologischer Sicht »Unge störten« sein, aber das bedeutet nicht, dass sie sich nicht gestört fühlen. Bei beiden Gruppen erhöht sich zum Beispiel der Blutdruck im Schlaf, wenn ein Flugzeug über ihr Haus don nert, auch ohne Aufwachen. Die Schlaf störungen sind bei »Gesunden« und »Unge störten« ebenfalls gleich stark und gleich häufig.

Das heißt, diese Gewöhnung gibt es zwar, der Körper leidet jedoch trotzdem?

Genau. Ich glaube den Leuten, die sagen, sie würden die Flugzeuge gar nicht mehr hören. Der Körper jedoch reagiert weiterhin auf die Belastung. Die Folgen haben erwähnte Fallstudien nachgewiesen: Es gibt einen klaren Zusammenhang zwischen lang anhaltender Exposition mit Fluglärm und dem Auftreten von Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie Bluthochdruck, Herzinfarkt und Schlaganfall.



«Ich glaube den Leuten, die sagen, sie würden die Flugzeuge gar nicht mehr hören. Der Körper jedoch reagiert weiterhin.»
 Madeline Göschke

Es gibt jedoch einen psychologischen Aspekt, der sich ebenfalls auf die Gesundheit auswirkt: Wer eine negative Einstellung zu Fluglärm hegt, der ist von ihm auch eher gestresst, was weitere Folgewirkungen auf das Wohlbefinden haben kann. Das hat etwa eine Studie der Universität Köln ergeben. Es kommt also schon auch auf die Einstellung an.

Eine positive Einstellung kann durchaus helfen, die Beschwerden zu mildern. Trotzdem steigt auch bei diesen positiv eingestellten Personen der Blutdruck an im Schlaf. Der Körper kann sich an Fluglärm nicht gewöhnen. Er reagiert – unabhängig der Einstellung. Das heißt, wie bereits gesagt, nicht, dass es Menschen gibt, die sich tatsächlich nicht mehr am Fluglärm stören. Dann ist auch zu beachten, dass jeder Mensch anders auf Belastungen und Einflüsse reagiert. Einige ertragen mehr, andere weniger; einige reagieren sofort, andere erst nach Jahren. Das ist bei allen schädlichen Einflüssen so.

Trotzdem fällt bei der Umfrage der hohe Wert derjenigen auf, die sich vom Fluglärm nicht oder mäßig gestört fühlen.

Da stellen sich mir zwei Fragen: Wie aussagekräftig ist eine Umfrage mit einem Rücklauf von 16 Prozent? Und: Wie objektiv sind die Schönenbucher? Es könnte ja sein, dass ich mein Haus in Schönenbuch irgendwohin verkaufen möchte ...

Der Euro-Airport ist nun mal da, das Bedürfnis nach Mobilität steigt eher noch ab und somit auch die Zahl der Fluggastpassagiere. Wie können die Belastungen trotzdem reduziert werden?

Wir setzen uns vor allem für eine längere Nachtruhe ein. Mit einer solchen könnte schon sehr viel erreicht werden. Heute herrscht auf dem Euro-Airport eine Nachtruhe von 24 bis 5 Uhr, bei Starts von 24 bis 6 Uhr. Wir fordern eine Verlängerung um zwei Stunden, von 23 bis 6 Uhr, das entspricht der Nachtruhe am Flughafen Zürich. Dann pochen wir auch auf eine gleichmäßigere Verteilung der Lärmbelastung über alle Flughafen-Aktivitäten, unter Berücksichtigung von Nutzungsanliegen und Bevölkerungsdichte.

Madeline Göschke ist Präsidentin des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mulhausen. Die Alt-Land rätin (Grüne) wohnt in Birmingen.

Der Vorstand



Madeleine Göschke-
Chiquet

Präsidentin



Susanne Leutenegger
Oberholzer

Vizepräsidentin



Eva-Maria Bonetti

Delegierte der Gemeinde
Binningen



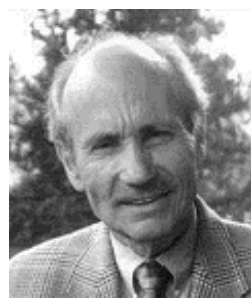
Ralph Büchelin

Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Markus Dreher

Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Hans Göschke

Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Julia Gosteli

Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Renato Rossi

Vertritt Einzel- und
Familienmitglieder



Bruno Schnellmann

Delegierte der Gemeinde
Dornach



Robert Vogt

Delegierter der Gemeinde
Allschwil



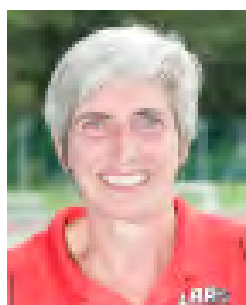
Fritz Schenk

Kassier



Kalinka Marchesi

Geschäftsführerin



Corinne Vogelsanger

Revisorin



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 23. Juni 2016

Das Protokoll der diesjährigen Mitgliederversammlung finden Sie auf unserer Webpage www.schutzverband.ch oder können es bei unserer Geschäftsstelle unter info@schutzverband.ch bestellen.

Geschäftsstelle:
Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
Therwilerstrasse 43
4153 Reinach
info@schutzverband.ch
PostFinance Konto 40-3048-3
IBAN CH48 0900 0000 4000 3048 3

Impressum:
Info-Blatt 2016 für die Mitglieder des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
Redaktion: Julia Gosteli, Madeleine Göschke, Hans Göschke, Kalinka Marchesi
Erscheinungsweise: jährlich