

SCHUTZ VERBAND

DER BEVÖLKERUNG
UM DEN FLUGHAFEN
BASEL-MÜLHAUSEN

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Direktion

Reinach, 15. September 2015

Stellungnahme zum Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Folgenden zum Entwurf des Berichts über die Schweizer Luftfahrtpolitik Stellung zu nehmen. Den Schutzverband interessieren vor allem die Wachstums- und Lärmprognosen und die Sicherheit am EuroAirport (EAP).

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 Nachtflugsperrung am EAP von derzeit 24 Uhr bis 5 Uhr und Bau der geplanten zweiten Nord-Süd-Piste.

Derzeitige Basler Verhältnisse

Der Fluglärmpegel 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 Nachtflugsperrung 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.

Wirtschaftliche und gesundheitliche Folgen des Fluglärms

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).

Risiko um den EAP

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.

Wir vermissen konkrete Vorschläge des Bundes zum Lärmschutz

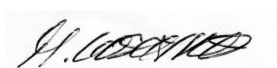
In allen Kapiteln des Berichtes erscheinen zwar Sätze wie „Die Lärmbelastungen sollen weiter reduziert werden“; „Die Flächen mit Überschreitung der Immissionsgrenzen sollen soweit möglich stabilisiert werden“; „Im Umweltbereich sind insbesondere beim Lärm im Umfeld der Landesflughäfen ... weitere Anstrengungen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

Vielen Dank und freundliche Grüsse

SCHUTZVERBAND DER BEVÖLKERUNG UM DEN FLUGHAFEN BASEL-MÜLHAUSEN

Die Präsidentin

Geschäftsstelle



Madeleine Göschke-Chique



Kalinka Marchesi