

20. Juni 2012

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern
roger.bosonnet@bazl.admin.ch

Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Anhörung: Sachplan Infrastruktur Luftfahrt für den Flughafen Basel-Mulhouse

Die Grünen Baselland sind besorgt wegen der Umweltfolgen des neuen Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den EuroAirport (EAP). Bedeutend mehr Flüge und folglich mehr Fluglärm, die Beeinträchtigung von Lebens- und Wohnqualität und Bauverbote sind im SIL vorprogrammiert. Deshalb lehnen wir den vorliegenden SIL ab.

Nahezu unbegrenzte Wachstumsmöglichkeit des EAP

Der SIL rechnet im Vergleich zu 2010 mit einer Verdoppelung der Flugbewegungen am EAP auf 147'000 pro Jahr. Das bedeutet auch doppelt so viele Südlandungen wie bisher. Wenn die Marke von 147'000 Jahresflügen erreicht ist, darf der EAP laut SIL eine zweite Nord-Süd-Piste bauen. Für die AnwohnerInnen ein Horrorszenario.

› Die Grünen fordern die Streichung der zweiten Nord-Süd-Piste aus dem SIL.

Keine Planungssicherheit für die Gemeinden

Als Folge der zweiten Nordsüdpiste müssten laut SIL die „Gebiete mit Lärmauswirkung“, also etwa Gebiete mit Bauverboten „entsprechend angepasst werden“. Das bedeutet, dass Allschwil und Schönenbuch kaum weiteres Bauland einzonen können. Im Gegensatz zum EAP besteht folglich für die Gemeinden keine Planungssicherheit.

› Auch aus diesem Grund fordern wir die Streichung der zweiten Nord-Süd-Piste im SIL.

Direktstarts: Wiedereinführung des Lärm-S

Die Anzahl Direktstarts nach Süden wird im SIL nicht beschränkt. Diese finden im gleichen Flugkorridor statt wie die Südlandungen. Sie belasten folglich dieselben AnwohnerInnen zusätzlich.

› Wir fordern anstelle der bisherigen Direktstarts nach Süden die Wiedereinführung der bis 1991 üblichen Ausweichkurve nach Südwesten, das sogenannte Lärm-S.

Bahnanschluss des EAP verursacht mehr Flugbewegungen

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 Voraussetzung für eine sinnvolle Zusammenarbeit und eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen“. So könnten etwa Nachtflüge, die seit 2011 in Zürich verboten sind, Aufnahme im zukünftigen Flugplan des EAP finden.

Der Bahnanschluss ist auch Voraussetzung für die geplante Verlagerung des Flugverkehrs vom defizitären Flughafen Strasbourg nach Basel. Das bedeutet über eine halbe Million mehr Passagiere und somit ebenfalls mehr Flüge.

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

› Wir lehnen den Bahnanschluss ab, weil er zu wesentlich mehr Flügen und Fluglärm führen würde, weil er ökologisch nicht sinnvoll ist. Für Fluggäste aus der Schweiz genügt die leistungsfähige Busverbindung zwischen Basel SBB und EAP im 7½ Minutentakt vollständig.

Flugplatzverlegung nach Norden

Eine Nordverlegung 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 Jürg Rämi 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 3.5 km vor unseren dicht besiedelten Wohnquartieren endgültig zementiert wird, lohnt sich die grundsätzliche Überprüfung des heutigen Standortes des EAP.

Ost-West-Piste verlängern

Wenn die jährlichen Flugbewegungen weiter um 14 % zunehmen wie im letzten Jahr, so wird die Kapazitätsgrenze von 150'000 Bewegungen auf der jetzigen Nord-Süd-Piste in wenigen Jahren erreicht sein. Dann bleibt nur noch die zweite Nord-Süd-Piste oder als Alternative der Ausbau der bestehenden Ost-West-Piste. Diese würde mit Flügen über kaum besiedeltes Gebiet eine massive Entlastung des südlichen Sektors vom Fluglärm bringen und die zweite Nord-Süd-Piste überflüssig machen. Das negative Resultat einer Studie, die der EAP zur Verlängerung der Ost-West-Piste selbst in Auftrag gegeben hat, darf nicht endgültig sein.

› Wir fordern deshalb die Überprüfung dieser Pistenverlängerung durch unabhängige Experten.

Umweltverträglichkeit prüfen

Bisher fehlt im SIL eine Umweltverträglichkeitsprüfung, wie sie im ESPOO-Abkommen (ESPOO = Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen) vorgeschrieben ist.

EAP und SIL versprechen uns leisere Flugzeuge und weniger Nachtflüge dank lärm- und tageszeit-abhängigen Landetaxen. Solche sind seit 2003 in Kraft, aber die mehrjährigen Lärmdurchschnitte haben zu keiner Tages- und Nachtzeit abgenommen und die Nachtflüge haben sogar zugenommen.

› Die Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss ESPOO ist nachzuholen.

Nachtflugsperrung wie in Zürich

Die erwähnte Gebührenordnung ist deshalb kein Ersatz für die Nachtflugsperrung. Das Baselbieter Kantonsparlament erteilte der Regierung des Kantons Basel-Landschaft zweimal den verbindlichen Auftrag, sich für die Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr einzusetzen.

› An dieser Forderung halten wir fest.

Schweizer Lärmgrenzwerte sind überholt

Das SIL richtet sich nach den Immissionsgrenzwerten aus dem Jahr 2001. Letztes Jahr stellte jedoch die Schweizer Lärmkommission als beratendes Organ des Bundesrates einstimmig fest, dass diese Grenzwerte zu hoch angesetzt sind. Mittlere Fluglärmwerte, wie z.B. in Allschwil gemessen, führen zu vermehrten Herz- und Kreislauferkrankungen. Dies belegen zahlreiche internationale Studien. Begriffe wie Gesundheit, Wohn- und Lebensqualität kommen im SIL nicht vor.

› Wir fordern, dass der SIL den neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen angepasst wird.

Neue Risikoanalyse

Vor Einführung der Südlandungen über das ILS 33 hielten die zuständigen Experten fest, dass das Risiko für die AnwohnerInnen nur dann nicht erhöht ist, wenn nicht mehr Südlandungen erfolgen würden als vor dem Beschluss zur Einführung des ILS 33. Doch heute ist ihre Anzahl wesentlich höher.

Ein Hauptgrund für die Zunahme der Südlandungen ist der in der Vereinbarung zwischen Frankreich und der Schweiz festgeschriebene Entscheid, schon bei

Rückenwindkomponenten ab 5 Knoten die Landerichtung umzukehren. Bei den früher praktizierten Landungen auf Sicht erfolgte die Umkehr erst bei 10 Knoten Rückenwind.

› Die markante Zunahme der Südlandungen macht eine neue Risikoanalyse unumgänglich.

Wir bitten Sie unsere Einwände zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Florence Brenzikofer, Präsidentin Grüne Baselland