

FORUM



Kopie

Postfach 664
4123 Allschwil
info@forumflughafen.ch

Regierungsrat
Landeskanzlei
Frau Regierungsrätin Sabine Pegoraro
Rathausstrasse 2
4410 Liestal

Allschwil, den 4. Mai 2017

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Pegoraro

Da es sich in diesem Schreiben nicht um ein Flughafen spezifisches Problem handelt, sondern um das Verhalten des Kantons Basel-Stadt gegenüber dem Kanton Baselland, tangiert der Inhalt alle Regierungsräte von BL und weitere für die Interessen und das Wohl der Baselbieter sowie insbesondere der Allschwiler Bevölkerung verantwortlichen Stellen; deshalb geht eine Kopie dieses Briefes an die im Verteiler aufgeführten Personen und Stellen.

Die Stimmberechtigten von Basel-Stadt haben am 7. November 1976 über die Pistenverlängerung und somit über die zukünftige Wohnqualität von Gebieten, die **ausserhalb ihres Kantons** liegen, entschieden:

Starts haben in Richtung Allschwil zu erfolgen, um de facto das Gebiet des Flughafenbetreibers Basel-Stadt vom Fluglärm zu verschonen.

So kam Allschwil zum exportierten Fluglärm des Betreibers Basel, IATA BSL.

Pro memoria

Die 1. Ausbaustufe des Flughafens von Basel wurde von der Basler Bevölkerung anlässlich der Volksabstimmung 1971 verworfen, u.a. wegen des Fluglärms.

Abstimmung 1976: Die neue Vorlage versprach, **Starts Richtung Süden werden ausnahmslos in einer Kurve nach Westen abschnellen**, um so die Stadt Basel vom Fluglärm zu verschonen. Dieser Vorlage stimmte die Basler Bevölkerung zu.

Die Kurve nach Westen bedeutet nichts Anderes, als dass die Starts über Allschwiler Territorium abgewickelt werden. Der Bund übernahm dann diesen **exportierten Fluglärm der Stadt Basel** ein Jahr später in seine Botschaft.

Bundesblatt Nr. 8 v. 21.2.1977: Botschaft Pistenverlängerung Flughafen Basel-Mülhausen

Die für den Flughafen Basel-Mülhausen festgelegten Flugverfahren zur Verminderung des Fluglärms sehen vor, dass:

- bei Starts in Richtung Süden (Stadt) vor dem Erreichen der Landesgrenze in einer Rechtskurve von 270 Grad bis auf 1'050 m ü.M. gestiegen wird (**Umleitung startender Flugzeuge um das Weichbild der Stadt**)

Mit der vorgesehenen Pistenverlängerung wird die Lärmsituation noch weiter verbessert, weil die vom **neuen Pistenanfang** nach Süden (Stadt) startenden Flugzeuge entsprechend früher abheben.

Heute sind wir mehr als erstaunt und können nicht nachvollziehen, dass sich die damaligen basellandschaftlichen Politiker nicht gegen dieses Vorgehen des Kantons Basel-Stadt gewehrt haben. Das ist im Nachhinein gesehen **ein schwerer Fehler**.

Wie hat sich diese Situation weiterentwickelt?

Der Kanton Basel-Stadt betreibt einen Flughafen, gewährt 8 Direktstarts pro Tag über seinem Kantonsgebiet und schreibt sich eine Nachtruhe von 22.00 bis 07.00 Uhr zu! Bis hier ist alles legitim; wer betreibt, bestimmt!

Seine übrigen täglichen Flugbewegungen exportiert er jedoch auf den Kanton Baselland!

Mit anderen Worten:

Der Flughafenbetreiber Basel-Stadt schont sein Kantonsgebiet auf Kosten des Kantons BL. Wir meinen, es versteht sich von selbst, dass der Kanton Basel-Stadt die von ihm verursachten Flugbewegungen auch selbst zu tragen hat.

1. Der Kanton Basel-Stadt (Betreiber von IATA BSL) muss in Zukunft die Flugbewegungen, welche er verursacht, **auf seinem Gebiet abwickeln**.

Die Voraussetzungen dafür liefert ihm das BAZL, welches die Hindernisbegrenzung, d.h. wo Start- und Landeverfahren stattfinden dürfen, definiert. Das BAZL nahm von Anfang an das ganze Gebiet des Kantons Basel-Stadt in diese Hindernisbegrenzung auf, ohne Ausnahme!

Zum Betreiben des Flughafens gehören unweigerlich Flugbewegungen. Dies ist auch für die Stadt Basel nicht anders. Basel kann nicht weiter, ohne Rücksicht auf unsere Gemeinden, seinen Flughafen ausbauen und weiterhin den Lärm, die Luftverschmutzung und die Gesundheitsfolgen auf die **Baselbieter Gemeinden exportieren**.

2. Die Flugverfahren, um die übrigen **täglichen Flugbewegungen auf den Kanton BL zu exportieren, tragen den Namen Lumel und Elbeg**.

Beide Verfahren sind sowohl ökonomisch wie auch ökologisch betrachtet ein Unsinn und nicht mit der Nachhaltigkeit, zu welcher der Kanton BS verpflichtet ist, zu vereinbaren. Dazu kommt: ein Flugzeug kann nicht gleichzeitig an Höhe gewinnen und abdrehen, was zur Folge hat, dass die Umwege-Starts tief über die umliegenden französischen Gemeinden und über die dicht besiedelten Gebiete von Allschwil und Neuallschwil erfolgen. Verbunden damit sind eine enorme Lärmbelastung sowie Emissionen (beim Start wird überproportional viel Treibstoff benötigt = Luftverschmutzung über BL) und Gesundheitsschäden für die Bevölkerung.

3. Keinem seriösen Unternehmen ist es gestattet, seine Sonderlasten beim Nachbarn zu entsorgen. Für Basel sollte dies auch nicht anders sein.

Zur Bemerkung: «Ihr fliegt ja auch»:

Der Anbieter einer Dienstleistung tut dies nicht aus Nächstenliebe. Seine Motivation ist, Gewinn zu generieren. So ist es auch für den Betreiber Basel. Der Konsument hat immer die Wahl zwischen mehreren Anbietern, im konkreten Fall zwischen verschiedenen Flughäfen sowie Zug, Bus, Auto usw. So ist es Usus, dass der Anbieter dankbar ist, wenn ihn der Konsument berücksichtigt und nicht umgekehrt. Dies sollte auch für den Flughafenbetreiber Basel so sein.

4. *Welche Fakten zeigt uns die Vergangenheit?:*

Der Kanton Basel-Stadt ist seit Anfang an federführend beim Bau und beim weiteren Ausbau des Flughafens Basel sowie federführend beim Bestimmen, wo die Flugrouten auf Schweizer Territorium abzuwickeln sind. Dies setzt er seit Jahrzehnten mit Erfolg im Verwaltungsrat des EAP durch und ebenfalls bei den französischen Verantwortlichen für den Flugbetrieb. Man könnte es auch so nennen:

Gelungener Fluglärm- oder Sonderlasten-Export durch die Stadt Basel!

Frankreich, insbesondere die ACNUSA, fordert seit Jahren immer wieder eine Erhöhung der Direktstarts über das Gebiet des Betreibers Basel. Basel wehrt sich dagegen seit Jahrzehnten mit Erfolg!

5. Wäre hier das **Wort Kuhhandel zulasten des Kantons Baselland** angebracht?

Protokoll Grosser Rat, 06.5023.02, 21.02.2006, Interpellation Nr. 3, Frage 4:

Wie stellt sich die Regierung zu Aussagen, wie derjenigen von Maire Striby, der sich für eine möglichst rege Nutzung von ILS 34 auch bei günstigen Witterungsbedingungen sowie für «Direktstarts über Basel» ausgesprochen hat?

So hat der Regierungsrat bei der Diskussion um die Empfehlungen der ACNUSA zwar einer Teilkorrektur des sog. ELBEG-Abflugs und der Einführung einer direkten Standard-Startroute nach Süden zum Punkt BASUD zugestimmt. **Dies aber unter der Bedingung, dass zum einen die Direktstartvereinbarung bestehen bleibt** und zum anderen für den Abflug zum Punkt BASUD gleichartige Nutzungseinschränkungen eingeführt werden.

Dies ist in der Folge auch geschehen:Diese grundsätzliche Haltung hat der Regierungsrat zuletzt auch beim Projekt ILS 34 verfolgt. In seiner Stellungnahme an Frankreich hat er klargemacht, dass *das ILS 34 im Paket mit den anderen ACNUSA-Empfehlungen gesehen werden muss und dass für den Regierungsrat gerade wegen der Einführung des ILS 34 der Bestand der Direktstart-Vereinbarung ausser Frage steht.*Der Regierungsrat wird natürlich auch die Entwicklung der Direktstartsituation weiterhin genau verfolgen, um gegebenenfalls intervenieren zu können.

Unterzeichnet: Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

6. *Basel betreibt eine florierende Firma am Flughafen (IATA BSL) und erwirtschaftet jährlich namhafte Gewinne; dies freut uns für Basel.* Bei der Anzahl Beschäftigten am EAP handelt es sich aber vor allem um die Angestellten der Firmen, welche am EAP Räumlichkeiten mieten, wodurch die Stadt Basel Mietzinseinnahmen und Steuereinnahmen generiert. Auch dies ist erfreulich für Basel.

Da diese Firmen nicht alle zwingend am EAP sein müssen, drohten sie im Zuge des Steuerstreits mit Wegzug. **Der Flughafen selbst hat in der Tat nur 360 Angestellte.**

Basel-Stadt gefährdet jedoch mit diesem Sonderlastenexport die partnerschaftlichen Beziehungen zu Baselland. Partnerschaft beruht auf Vertrauen, Achtung, Wertschätzung und Ehrlichkeit. Eine **Sankt-Florians-Politik verträgt es nicht.**

Auch die Zusammenarbeits-Vereinbarung (Wahrung der schweizerischen Interessen auf dem Flughafen Basel-Mülhausen) von 1997 berechtigt nicht zu Flugbewegungen über dem Kanton Baselland. Weder damals noch heute ist dies so unter dem Begriff «Zusammenarbeit» zu verstehen. Wir bezweifeln, dass eine der Gemeinden des Kantons Baselland sich zur Verfügung stellen würde, um diese Sonderlasten zu übernehmen. Allschwil auch nicht! Die Agglomeration um Basel ist **dicht besiedelt**: Allschwil zählt über 20'000 Einwohner!

7. *Vernichtung von Wohnqualität:*

Die Vernichtung von CHF 1,4 Mia. potenziellem Bauland/Naherholungsgebiet (Chleifeld) ist eine weitere unschöne Tatsache als Folge des Fluglärmexportes der Stadt Basel. Bis heute wurden Euro 4,6 Mio. bezahlt, um die Menschen um den EAP hinter geschlossenen Schallschutzfenstern ein-/wegzusperrern und die Wohnungen mit künstlicher Entlüftung auszustatten. Die Auswirkungen des Flughafenbetreibers Basel, im Jahr 1950 noch als einmalige Erfolgsgeschichte beziffert, haben in der Zwischenzeit eine unschöne Dimension angenommen.

Zum Chleifeld;

Im Mai 2012 war im SIL die «Vernichtung» von Chleifeld erwähnt. Die Abstimmung über das Raum-Planungsgesetz fand erst im März 2013 statt.

Und RPG, Art. 15 Bauzonen⁴ lautet: «Land kann neu einer Bauzone zugewiesen werden, wenn:

- b. es auch im Fall einer konsequenten Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven in den bestehenden Bauzonen voraussichtlich innerhalb von 15 Jahren benötigt, erschlossen und überbaut wird.

8. Ferner verfolgen wir mit Sorgen die **Pläne der Stadt Basel**. So beispielsweise:

A. Jahr 1996

Der Verwaltungsrat des EAP hat im Januar 1996 die Französische Regierung und den Bund gebeten, eine weitere Ergänzung des Staatsvertrags zu ratifizieren, mit folgenden Modalitäten: Erweiterung des Geländes auf ca. 850 Hektaren, damit u.a. eine dritte Piste, ca. 2'600 m parallel zur Hauptpiste, gebaut werden kann.

Der Verwaltungsrat des EAP hat den Bau der dritten Piste schon vor 20 Jahren in die Wege geleitet. In einem Notenaustausch wurde dann im Jahr 1997 zwischen Frankreich und der Schweiz die diesbezügliche Vereinbarung getroffen. Frankreich hat anschliessend die nötigen Schritte eingeleitet, um dem **Beschluss des Verwaltungsrates des EAP Folge zu leisten**.

B. Auszug aus dem Verwaltungsbericht Basel Jahr 2002

Die Planung zum Anschluss des EAP an das Schienennetz wurde durch die eingesetzte trinationale Projektorganisation vorangetrieben. Erste Resultate der Projektstudien zeigen, dass ein Flughafenbahnhof mit Verbindungen sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr, technisch und planerisch machbar und auch wirtschaftlich sinnvoll sein sollte.

9. Im Mai 2012 stellte das BAZL in Basel das **SIL-Objektblatt** vor, welches die geplanten und in die Wege geleiteten Absichten von Basel (siehe Punkt 8) beinhaltet. Über den Notenaustausch unter Punkt 8 hat sich die Regierung Basel nie sonderlich geäussert. Hingegen war im SIL der Hinweis vermerkt, dass der Betreiber IATA BSL in Allschwil CHF 1,4 Mia. potenzielles Bauland/Naherholungsgebiet im Chleifeld vernichtet mit dem Argument von **überschrittenen Planungswerten, welche ja im Nu hätten behoben werden können**.

Vielmehr scheint uns, angesichts von Punkt 8, dass das «Chleifeld» eine vorausschauende Vorsorge-Massnahme ist. Nach dem Bau der dritten Piste wären auf dem «Chleifeld» für 200 bis 250 Häuser Schallschutzmassen durch den EAP zu bezahlen gewesen.

10. Allschwil ist seit über 40 Jahren Opfer der

«Sankt Florians-Politik des Kantons Basel-Stadt » !

Allschwil mit seinen 20'000 Einwohnern hat als Müllhalde für die Sonderlasten der Stadt Basel ausgedient und akzeptiert den Fluglärlexport von Basel nicht mehr. **Allschwil möchte der nächsten Generation ein lebenswertes Wohngebiet überlassen.**

Wir betrachten es an der Zeit, dass die Regierung des Kantons Baselland diesen weittragenden Fehler, der im Jahr 1976 begann (d.h. kein Schutz des Territoriums Baselland und der Bevölkerung von Allschwil und Schönenbuch in Bezug auf die exportierten Flugrouten) endlich korrigiert!

Wir fragen Sie, Frau Regierungsrätin und die weiteren Regierungsräte des Kantons BL, was unternimmt die Baselbieter Regierung, um diese Missstände zu beheben und der Vernichtung weiterer Vermögenswerte entgegen zu treten? Sie und Ihre Regierungsrats-Kollegen sollten, als vom Volk gewählte Vertreter, Ihre Aufgabe und Verantwortung wahrnehmen und nun endlich bei der Basler Regierung und den zuständigen Gremien vorstellig werden, um darauf zu dringen, dass der Kanton Basel-Stadt seine Sonderlasten auf seinem Territorium abwickelt, wie es die Hindernisbegrenzung des BAZL vorsieht.

Wir fordern die Regierung des Kantons Baselland auf, die Verletzung des Territorialprinzips durch den Kanton Basel-Stadt zu unterbinden. Der Kanton Basel-Stadt verursacht Sach- und Personenschäden an Dritten (Kanton BL), indem er die Umweltschäden, welche aus dem Betrieb seines Flughafens entstehen, auf den Kanton BL auslagert (Freisetzung von Schadstoffen, welche den natürlichen Zustand der Luft in BL verändern, Gesundheitsschäden der Bevölkerung durch Lärm und Emissionen). Wir fordern die Regierung des Kantons Baselland auf, die Rechtsmittel gegen diese Einwirkungen zu ergreifen.

Wir bitten die Regierung BL, einen Besprechungstermin mit dem «Forum Flughafen – nur **mit** der Region» zu vereinbaren.

Wir danken im Voraus den Regierungsräten des Kantons BL, den Landräten BL und den weiteren verantwortlichen Stellen, dass sie sich endlich konkret mit der Abschaffung dieses Missstandes befassen.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen

Forum Flughafen - nur mit der Region

Der Vorstand:

Kopien an:

Regierungspräsident Thomas Weber
 Regierungsrat Isaac Reber
 Regierungsrätin Monica Gschwind
 Regierungsrat Anton Lauber
 Landräte Baselland
 Ständerat Claude Janiak
 Nationalrätin Susanne Leutenegger Oberholzer
 Nationalrat Eric Nussbaumer
 Nationalrat Thomas de Courten
 Nationalrätin Daniela Schneeberger
 Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter
 Nationalrätin May Graf
 Nationalrätin Sandra Sollberger
 Politische Parteien Allschwil
 Mitglieder des Einwohnerrates Allschwil
 Mitglieder des Gemeinderates Allschwil
 Mitglieder des Gemeinderates Schönenbuch
 ADRA Association de Défense des Riverains de l'Aéroport
 BISF Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenrainer
 Gemeindeverbund Flugverkehr
 SV Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen