

Flughafen Basel-Mulhouse zu Allschwil

Der EuroAirport (EAP) ist rund 6 km von Allschwil entfernt und befindet sich ganz auf französischem Staatsgebiet. Er ist ein öffentlich-rechtliches Unternehmen, basierend auf dem internationalem Recht mit Sitz in Frankreich. Durch den französisch-schweizerischen Staatsvertrag von 1949 hat dieser einen binationalen Status.

Geschichtliches

Der Flughafen wurde - nach langen Ortsabklärungen - erst nach dem 2. Weltkrieg im Jahre 1946 als Provisorium auf dem jetzigen Gebiet in Frankreich gegründet. Er war das Resultat der Zusammenarbeit von Basel-Stadt mit Frankreich. Im Jahre 1948 musste sich Basel-Stadt an den Betriebskosten beteiligen, um so die Schliessung zu verhindern. Am 4. Juli 1949 wurde der Staatsvertrag unterschrieben und von der schweizerischen [Bundesversammlung](#) und der französischen [Nationalversammlung](#) ratifiziert. Doch erst 5 Jahre später, nach langen Verhandlungen, trat dieser in Kraft. Vertraglich wurde festgelegt, dass Frankreich das Land zur Verfügung stellt, und die Schweiz für die finanziellen Mittel, d.h. für den Ausbau, sorgt. So wurden in den kommenden Jahren Investitionen für die Erweiterung des Flughafens sowie der Zufahrtstrassen von rund 128 Millionen Franken getätigt, welche zu rund 2/3 von Basel Stadt finanziert wurden.

Passagierentwicklung.

Im Jahre 1956 erreichte der Flughafen erstmals mehr als 100'000 Passagiere. Im Jahr 2002 flogen schon 3.5 Millionen Passagiere ab dem EuroAirport. Erst durch den Konkurs der Swissair änderte sich die Menge der Passagiere. So sanken die Zahlen im Jahre 2004 auf 2.5 Millionen. Seit dem Jahre 2005, als EasyJet nach Basel kam, stiegen die Passagierzahlen wieder und erreichen nun im Jahre 2015 rund 7.6 Millionen. Tendenz steigend. EasyJet hat jetzt einen Marktanteil von über 55%.

Entwicklung in Zahlen

Jahr	Passagiere	Fracht in t	Flugbewegungen
1946	12'865		
1950	17'932		
1955	85'600		
1960	248'339		
1965	389'646		
1970	696'230		
1975	753'756		
1980	909'754		
1985	1'048'748		
1990	1'845'202		
2000	3'783'527	124'427	126'892
2005	3'315'696	83'580	82'142
2010	4'129'186	107'488	77'152
2014	6'523'874	98'175	89'474
2015	7'061'059	101'050	94'359

Zahlen aus Wikipedia.

Ökologische Auswirkungen des Flugverkehrs

Es sind nicht nur die Emissionen, die durch die Verbrennung des Flutreibstoffes (Kerosin) entstehen, welche unserer Umwelt zu schaffen machen, es sind auch die Russpartikel, die sich in der Atmosphäre ablagern. Ebenso wie der Russ, haben die Kondensstreifen, das heisst der

Wasserdampf, eine Absorption der Wärmereflexion von der Erdoberfläche zur Folge; dies fördert den [anthropogenen Treibhauseffekt](#).

Gerade in der Nähe von Flughäfen ist die Luftverschmutzung bedeutend höher, da durch den Start der Flugzeuge überdurchschnittlich viel Treibstoff in Relation zum gesamten Flug benötigt wird.

Lärmbelastung

Der Fluglärm hat massive Auswirkungen auf unsere Gesundheit. Ab 65 dB können gesundheitliche Schäden auftreten. Der Lärm führt zu Stress, besonders bei Dauerlärm oder bei sehr häufig auftretenden Lärmbelastungen. Stress wiederum führt in unserem Körper unter anderem zur Ausschüttung von Botenstoffen, wie Adrenalin und Cortisol. Dies wiederum kann zu Bluthochdruck und Herz-Kreislaufkrankungen führen.

Auch unsere Psyche leidet unter der Lärmbelastung, Lärmbelastung, besonders in der Nacht, führt vermehrt zu Schlafstörungen. Ebenso fördert oder verstärkt er psychische Krankheiten, wie Depressionen und Angstzustände.

Wie steht es um Allschwil?

Gerade die Bevölkerung in Allschwil ist genau mit den zuvor erwähnten Folgen konfrontiert. Doch es sind nicht nur die gesundheitlichen Einschränkungen, welche die Bevölkerung in Kauf nehmen muss, nein es sind auch wirtschaftliche Einschränkungen, so z.B.:

- Steuerliche Ausfälle durch nicht überbaubare Gebiete, da dort die Lärmbelastung zu hoch wäre;
- Steuerliche Ausfälle dadurch, dass vermögendere Personen Allschwil wegen des Fluglärms meiden;
- Kapitalverluste durch Wertverminderung der Grundstücke: Wegen der Lärmbelastung weniger attraktiv.

Verursacher?

Verursacher sind sicher in erster Linie die Flugzeuge,. Doch würden diese fliegen, wenn wir nicht mitfliegen würden? Hauptverursacher sind somit wir Konsumenten, so unter anderem die "**New generation EasyJet**". Schnell mal ein Wochenende nach New York, London oder sonst wohin fliegen. Die steigenden Passagierzahlen machen hierzu eine ganz klare Aussage. Doch die Folgen für Allschwil müssten nicht so stark sein, denn die Bevölkerung in Allschwil mit ca. 20'000 Einwohnern verursacht nicht alleine das Debakel. Basel Stadt, als Betreiber des Flughafens, hat rund 195'000 Einwohner, das heisst rund 10-mal so viel wie Allschwil. Rein zahlenmässig können wir davon ausgehen, dass ein grosser Teil der Passagiere unter anderem aus Basel-Stadt stammt. Die Bevölkerung von BS wollte aber keinen Fluglärm und so entstand die Schlitzohrpolitik von Basel.

Die Schlitzohrpolitik von Basel

Basel-Stadt hat anlässlich eines Volksentscheides vom 7. Nov. 1976 betreffend die Pistenverlängerung am Flughafen (EAP) entschieden, den Fluglärm nach Allschwil zu verschieben.

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

Hier einige Erläuterungen dazu:

Pro memoria:

Die 1. Ausbautappe 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 abschwenken**, um so die Stadt Basel vom Fluglärm zu verschonen. Dieser Vorlage stimmte die Basler Bevölkerung zu. Das heisst:

Die Kurve nach Westen bedeutete nichts Anderes, als dass die Starts über Allschwiler Territorium abgewickelt werden.

Der Bund übernimmt dann diesen **exportierten Fluglärm der Stadt Basel** ein Jahr später in seine Botschaft:

Bundesblatt Nr. 8. v. 21. Februar 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 ...

Was heisst das konkret?

Der Kanton Basel-Stadt betreibt einen Flughafen, gewährt 8 Direktstarts pro Tag über sein Kantonsgebiet, schreibt sich eine Nachtruhe von 22:00 bis 07:00 Uhr zu. Bis hier ist alles legitim, wer betreibt, bestimmt.

Jedoch, seine übrigen täglichen Flugbewegungen exportiert er auf den Kanton BL und ins nahe Elsass.

Unsere Regierung hat geschlafen!

Unsere Politiker haben sich im Jahre 1976 nicht für uns eingesetzt. Sie haben uns im Stich gelassen!!

Seit langem setzt sich das FORUM FLUGHAFEN NUR MIT DER REGION für die Bevölkerung von Allschwil und Schönenbuch ein.

Das FORUM fordert:

1. Eine faire Verteilung der Flugbewegungen, die den grundsätzlich gleich geltenden Rechten der Bevölkerung rund um den EuroAirport entspricht, dies mit den ökologisch und ökonomisch sowie den gesundheitlich und sicherheitstechnisch bestmöglichen Flugrouten.
2. Eine strikte Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr sowie eine Reduktion des Fluglärms speziell von 22.00 bis 23.00 Uhr und von 06.00 bis 07.00 Uhr, (analog der Nachtflugsperrung, die der Betreiber IATA Basel für Direktstarts über dem Kanton Basel-Stadt vereinbart hat.)

Weitere Informationen zu diesen Themen finden Sie auf unsere Webseite:

www.forumflughafen.ch

Forum Flughafen – nur mit der Region, Postfach 664, 4123 Allschwil, info@forumflughafen.ch