

Communiqué de presse / Pressemitteilung (deutsche Version nachstehend) 6.07.23

Appel à agir : moins de bruit et de pollution pour tous et un juste partage des nuisances à l'aéroport binational BSL/MLH

Mesdames, Messieurs,

Pendant des années l'aéroport de Bâle-Mulhouse a développé ses activités de transport low-cost (tourisme de masse) et de fret (cargos bruyants et nocturnes) entraînant un fort impact pour la santé des populations (bruit et pollution de l'air), ainsi qu'une accélération du changement climatique, de l'artificialisation des sols et de la pollution lumineuse. L'aéroport étant implanté sur territoire français et la Suisse prenant au fil du temps des mesures de protection contre son survol, les nuisances aéroportuaires ont augmenté de façon disproportionnée en France et en Allemagne.

Au vu de l'impact sanitaire, social et environnemental, il est temps, que les responsables s'engagent à réduire le trafic et veillent à un juste partage des nuisances.

Alors que le monde entier s'engage sur des accords sur le climat, que l'Europe a un plan pour la transition, que la France et la Suisse légifèrent (Loi Climat Net Zero 2050), l'aéroport vise le retour au trafic de 2019 (100.000 mouvements et 9,1 millions de passagers).

Le transport aérien est le seul secteur des transports qui n'a pas réduit ses émissions de gaz à effet de serre. D'ailleurs le Canton de Bâle-Ville n'intègre pas le CO2 engendré par les activités économiques suisses de son aéroport dans son bilan carbone (Net Zéro 2037).

Il en va de même du bruit et de la pollution, qui ont augmenté avec la croissance du trafic. Bien que de nombreuses études internationales aient démontré l'impact sanitaire sur la population (maladies cardio-vasculaires, diabète, maladies respiratoires, diminution de l'espérance de vie en bonne santé, dégradation du cadre de vie), les mesures réglementaires sont mises en œuvre avec retard, elles sont insuffisantes et inefficaces (PPBE).

Pour changer le cours des choses et pour répondre à l'urgence de la situation, il faut analyser et traiter les nuisances globalement et à la source. Des mesurètes à la marge, des modifications de détail et l'attente de progrès techniques irréalistes et inappropriés ne sauront régler le problème. A cela s'ajoute le report inconvenant et égoïste des nuisances sur les voisins*.

Car le bruit ne s'arrête pas aux riverains directs de l'aéroport, mais est ressenti jusqu'à 20-30km. La pollution aux particules ultrafines, PUF, est mesurable à 40 km, les gaz à effet de serre touchent l'ensemble de la planète.

Nous interpellons les décideurs politiques et économiques à Berne et Paris, ainsi que les instances régionales et locales, afin qu'ils prennent leurs responsabilités et protègent l'ensemble des populations des 3 Frontières. Mesdames, Messieurs, pensez aussi aux générations qui montent et celles qui viendront après nous. Par vos comportements et le manque de décisions vous hypothéquez leur avenir.

Nous, ADRA et BISF, vous demandons de prendre sans tarder des mesures :

- Pour le respect strict du **repos nocturne de 23 à 6 heures**,
- Pour la **réduction du trafic** pour préserver la santé des populations et lutter contre le changement climatique,
- Pour **des trajectoires moins bruyantes et polluantes** et un **juste partage des nuisances**,
- Pour un **moratoire sur la Nouvelle Liaison Ferroviaire et sur l'extension de l'aéroport**.

En bref, nous exigeons **moins d'avions pour plus d'AVENIR !**

Bruno Wollenschneider
Président
ADRA

Jürgen Fingerle
Vorsitzender
Bürgerinitiative Südbadische
Flughafenrainer BISF e.V.

Signataires / Unterzeichner :

actif-trafiC / umverkehR, association écologiste pour des transports durables, CH

Alsace Nature

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

Dr. Christine Magendie, Pédiatre, Vice-President ECPCP, Confédération Europ. de Pédiatrie

Greenpeace Regionalgruppe Basel

regioWasser e.V. – Freiburger AK Wasser im BBU, Mitglied im Klimaschutzbündnis Freiburg

Rester sur Terre, Stay Grounded France

Stay Grounded (International)

Strasbourg Respire, Dr. Thomas Bourdrel

UECNA, Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes

UFCNA, Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs

VCS Beider Basel (Verkehrs Club der Schweiz / ATE Association Transport Environnement, CH)



*) Effet NIMBY, not in my backyard

Historique : De façon constante, la Suisse a développé le trafic aérien de son 3ème aéroport national sur notre territoire, tout en cherchant à préserver ses citoyens.

En 1974 elle a conditionné le financement de la prolongation de la piste à l'interdiction partielle du survol du territoire Suisse.

En 1998 elle impose un accord tacite qui limite les vols directs vers le Sud au-dessus de Bâle à 8 par jour (4 par jour en moyenne annuelle) et étend le repos nocturne pour Bâle de 22h à 7h.

En 2008, l'introduction de l'ILS33 limite à 10% les atterrissages par le Sud au-dessus de la Suisse, suite à une étude d'impact contestable selon la Convention d'ESPOO.

En 2015-2016 le projet FABEC-SWAP pour rééquilibrer les vols vers le Sud, est finalement abandonné, trop ambitieux et compliqué à mettre en place ?

A partir de 2015, l'aéroport développe le fret tout-cargo à Bâle-Mulhouse sous l'impulsion de la Suisse (Zürich et Genève ayant atteint les limites de bruit nocturne et faisant face à une forte opposition des riverains).

De 2018-2022, la nouvelle procédure RNAV en Piste 15 concentre les trajectoires sur le territoire français au nord de la frontière.



Pressemitteilung

6.07.23

Aufruf zum Handeln: weniger Lärm und Luftverschmutzung für alle und gerechte Teilung der Belastungen am binationalen Flughafen BSL/MLH

Sehr geehrte Damen und Herren,

Jahrelang hat der Flughafen Basel-Mulhouse seine Aktivitäten im Bereich des Low-Cost-Transports (Massentourismus) und der Fracht ausgebaut (laute und nächtliche Frachtflüge), was starke Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung (Lärm und Umweltverschmutzung) sowie zur Beschleunigung des Klimawandels (Treibhausgase, Bodenbedeckung, Lichtverschmutzung) beiträgt. Da der Flughafen auf französischem Staatsgebiet liegt und die Schweiz im Laufe der Zeit Maßnahmen gegen das Überfliegen ergriff, stieg die Belastung in Frankreich und Deutschland unverhältnismäßig stark an.

Angesichts der gesundheitlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen ist es an der Zeit, dass sich die Verantwortlichen für eine Reduzierung des Flugverkehrs einsetzen und für eine gerechte Teilung der Belastungen sorgen.

Während sich die ganze Welt zu Klimaabkommen verpflichtet, Europa einen Plan für den Übergang hat und Frankreich und die Schweiz dasselbe tun wollen (Klimaschutzgesetz Net Zero 2050), strebt der Flughafen die Rückkehr zum Verkehrsaufkommen von 2019 an (100.000 Flugbewegungen und 9,1 Millionen Passagiere).

Der Luftverkehr ist der einzige Verkehrssektor, der seine Treibhausgasemissionen nicht reduziert hat. Übrigens bezieht der Kanton Basel-Stadt das CO₂, das die Schweizer Wirtschaftsaktivitäten auf seinem Flughafen verursachen, nicht einmal in seine CO₂-Bilanz ein (Netto-Null 2037). Dasselbe gilt für Lärm und Verschmutzung, die mit dem Verkehrswachstum zugenommen haben. Obwohl zahlreiche internationale Studien die gesundheitlichen Auswirkungen auf die Bevölkerung belegen (Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes, Atemwegserkrankungen, sinkende Lebenserwartung bei guter Gesundheit, Verschlechterung des Lebensumfelds), werden regulatorische Maßnahmen nur schleppend umgesetzt, sie sind unzureichend und ineffektiv.

Um den Lauf der Dinge zu ändern und der Dringlichkeit der Situation gerecht zu werden, müssen die Belastungen global und an der Quelle analysiert und reduziert werden. Mit kleinen Maßnahmen am Rande, Änderungen im Detail und dem Warten auf unrealistische und unangemessene technische Fortschritte lässt sich das Problem nicht lösen. Hinzu kommt die ungebührliche und egoistische Verlagerung der Belastung auf Nachbarn*. Denn Lärm macht nicht vor den direkten Anwohnern des Flughafens halt, sondern wird bis zu 20-30 km weit wahrgenommen. Die Verschmutzung durch ultrafeine Partikel (Nanopartikel oder UFPs), ist bis zu 40 km messbar, Treibhausgase betreffen den gesamten Planeten.

Wir appellieren an die politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträger in Bern und Paris, an die regionalen und lokalen Instanzen, ihre Verantwortung wahrzunehmen und die gesamte Bevölkerung der 3 Anrainerstaaten zu schützen.

Meine Damen und Herren, denken Sie auch an die Generationen, die nach uns kommen, denn durch ihr Verhalten und das Fehlen von Entscheidungen belasten sie deren Zukunft.

Wir, ADRA und BISF, fordern Sie auf, unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen:

- Für die strikte Einhaltung der **Nachtflugsperr** von **23 bis 6 Uhr**.
- Für die **Reduktion des Flugverkehrs** zum Schutz von Mensch, Umwelt, Klima
- Für **lärm- und umweltschonende Flugverfahren** und eine **gerechte Teilung der Belastungen**
- Für ein **Moratorium des Bahnanschlusses** und des **Flughafenausbaus**

Kurzgefasst, wir fordern **weniger Flugzeuge für mehr ZUKUNFT!**

Bruno Wollenschneider
Président
ADRA

Jürgen Fingerle
Vorsitzender
Bürgerinitiative Südbadische

Flughafenanrainer BISF e.V.

Signataires / Unterzeichner :

actif-traffic / umverkehR, association écologiste pour des transports durables, CH

Alsace Nature

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

Dr. Christine Magendie, Pédiatre, Vice-President ECPCP, Confédération Europ. de Pédiatrie

Greenpeace Regionalgruppe Basel

regioWasser e.V. – Freiburger AK Wasser im BBU, Mitglied im Klimaschutzbündnis Freiburg

Rester sur Terre, Stay Grounded France

Stay Grounded (International)

Strasbourg Respire, Dr. Thomas Bourdrel

UECNA, Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes

UFCNA, Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs

VCS Beider Basel (Verkehrs Club der Schweiz / ATE Association Transport Environnement, CH)



*) NIMBY-Effekt, "not in my backyard"

Historie :

Konsequent hat die Schweiz den Flugverkehr ihres drittgrößten nationalen Flughafens auf unserem Territorium ausgebaut und dabei versucht, seine Bürger selektiv zu schützen.

Im Jahr 1974 machte die Schweiz die Finanzierung der Verlängerung der Start- und Landebahn von einem teilweisen Verbot des Überflugs von Schweizer Territorium abhängig.

Im Jahr 1998 erzwang sie ein stillschweigendes Abkommen, das die direkten Südstarts über Basel auf 8 pro Tag (4 pro Tag im Jahresdurchschnitt) beschränkte und die Nachtruhe für Basel von 22 Uhr auf 7 Uhr ausdehnte (Im Handbuch für die Piloten (AIP) ist die zeitliche Beschränkung, ein höherer Steigwinkel und die eine Antragspflicht für dieses Startverfahren vorgeschrieben.

Im Jahr 2008 wird ILS33 durch eine fragwürdige Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß dem ESPOO-Übereinkommen eingeführt. ILS 33 begrenzt die Südländungen über der Schweiz auf 10 %.

In den Jahren 2015-2016 wird das Projekt FABEC-SWAP, das die Südanflüge wieder ins Gleichgewicht bringen soll, schließlich aufgegeben, da die Umsetzung zu ehrgeizig und zu kompliziert sei...

Ab dem Jahr 2015 entwickelt der Flughafen auf Betreiben der Schweiz die Vollfracht in Basel-Mulhouse, der vorwiegend nachts abgewickelt wird (Zürich und Genf hatten die nächtlichen Lärmgrenzwerte erreicht und sahen sich mit starkem Widerstand der Anwohner konfrontiert).

Seit dem Jahr 2018 konzentrieren die neuen RNAV-Süd-Start-Verfahren (Piste 15) die Abflugwege auf das französische Territorium nördlich der Grenze bei selektiver Entlastung der Schweiz.