

Einspruch

Erfolgloser Spaltpilz

Von Madeleine Göschke-Chiquet

Einmal mehr versucht Herr Dähler in der *BaZ* vom 10. Juli einen Keil zwischen die regionalen Schutzverbände zu treiben. Aber dies wird ihm nicht gelingen.

Vertreter der elsässischen Dachorganisation Adra, der Südbadischen Organisation Bisf und der drei Schweizer Verbände «Gemeindeverbund Flugverkehr», «Forum Flughafen nur mit der Region» und «Schutzverband» haben sich auf drei Forderungen geeinigt: Nachtflugsperrung von 23 bis 24 Uhr wie in Zürich, Plafonierung der Flugbewegungen bei 100 000 pro Jahr und Neuausrichtung der lärm- und schadstoffintensiven südlichen Startkurven Lumel und Elbeg. Dazu gehört auch der Verzicht auf alle Forderungen, welche zu einer einseitigen Mehrbelastung der elsässischen, süd-deutschen oder schweizerischen Bevölkerung führen könnten.

Dass sich die Elsässer generell diskriminiert fühlen, stimmt einfach nicht. Sonst wäre die trinationale Einigung gar nicht möglich gewesen.

Der Präsident der Adra musste sich als Elsässer erkundigen, wer denn die im *BaZ*-Artikel vielfach zitierten Herr Sprunger, Herr Schmitt und das «Kollektiv Buschwiller» seien.

Eine Abbildung im *BaZ*-Artikel erfordert einen Kommentar: Das Bild zeigt die Flugspuren der südlichen Startverfahren Elbeg und Lumel, die alle nach rechts über Allschwil führen. Jedoch weniger als die Hälfte davon fliegt anschliessend die Elbeg-Kurve über Buschwiller.

Generell Lärmbelastung senken

Im Text der *BaZ* wird die Eingabe der Schweizer Schutzverbände vom Januar 2015 zitiert. Darin steht, von Herrn Dähler ignoriert, dass die drei Verbände die Nordverlängerung der Piste fordern. Nun wurde aus dieser alten Schweizer Forderung die Frage des Tages vom 10. Juli. Natürlich freuen wir uns über die Annahme dieser Tagesfrage – wenn auch aus anderen Gründen als der Autor. Im Nachsatz zur Tagesfrage wurden jedoch Südstarts und Direktstarts verwechselt, die Frage konnte deshalb gar nicht gültig beantwortet werden.

Dass sich die Elsässer generell diskriminiert fühlen, stimmt einfach nicht – eine trinationale Einigung wäre sonst gar nicht möglich gewesen.

Dank der Pistenverlängerung sollen mehr südliche Direktstarts über Basel möglich sein. Ein Blick auf die Landkarte zeigt jedoch, dass Direktstarts gar nicht über Basel führen, sondern über Allschwil, Binningen, Bottmingen und Reinach. In Basel wird nur das südlichste Neubadquartier tangiert.

Nicht nur das Buschwiller Kollektiv, sondern auch die Anrainerverbände kämpfen «nicht einseitig für ein längeres Nachtflugverbot». Alle wollen «die Lärmbelastung generell senken». Dies kommt in den drei Forderungen der fünf trinationalen Schutzverbände deutlich zum Ausdruck. Die Nordverlegung des gesamten Flughafens war nicht «die unsinnige Idee» von Frau Göschke, sondern diejenige eines Swissair-Verwaltungsrats in den 80er-Jahren.

Bei jeder Gelegenheit betonen die Schweizer Schutzverbände, dass sie sich der wirtschaftlichen Bedeutung des EAP für die Region bewusst seien. Aber wir sind überzeugt, dass sich der Fluglärm ohne wesentliche wirtschaftliche Einbussen des EAP reduzieren lässt. Die Impact-Studie des EAP von 2009 hat dies bestätigt.

Madeleine Göschke-Chiquet, Binningen, ist Präsidentin des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen.