

# «Die Schweizer Lärmschützer sind

Das Elsässer Kollektiv von Buschwiller wehrt sich gegen das einseitige Flugregime

BaZ 10.7.17

Von Thomas Dähler

**Buschwiller.** Die Lärmschutz-Verbände rund um den EuroAirport Basel-Mulhouse sind sich uneinig. Mehr noch: Für die Anrainer im Elsass steht fest, dass die Schweizer Schutzverbände eine Politik verfolgen, die dem Südsäss laufend mehr Fluglärm beschert. So würden die Flüge, die nach dem Start nach Westen über die sogenannten Elbeg- und Lumel-Kurven geführt werden, einen immer engeren Radius wählen, damit die Schweizer Anrainer zulasten der Elsässer besser geschützt würden. «Die Schweizer Lärmschutzverbände sind egoistisch», sagt in Anbetracht dieser Entwicklung Gilbert Schmitt vom Kollektiv von Buschwiller. «Für sie zählt nur die Lebensqualität auf der Schweizer Seite.» Die Schweizer hätten erreicht, dass der EuroAirport die Elsässer Anwohner diskriminiere. Aus der Elsässer Gemeinde Buschwiller allein gingen gemäss dem Umweltbericht des EuroAirports im vergangenen Jahr 21827 Beschwerden ein. Über 83 Prozent der Lärmbeschwerden am EuroAirport stammen aus der französischen Nachbarschaft.

Die Forderungen der Elsässer und der Schweizer Anrainer widersprechen sich in mehreren Teilen diametral. So fordern etwa Madeleine Göschkes «Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mulhouse», der Gemeindeverbund Flugverkehr und das Forum «Flughafen – nur mit der Region» in einer gemeinsamen Eingabe von 2015, dass die Kurven nach Westen nördlicher geführt werden und dass Südstarts nach 22 Uhr überhaupt ausbleiben. Exakt das Gegenteil fordert das Kollektiv von Buschwiller, das immer mehr Flüge zählt, die direkt über den Dorfkern von Buschwiller geführt würden. Einst seien die Maschinen auf der Elbeg- und Lumel-Route über unbesiedeltem Gebiet in der Mitte zwischen Allschwil und Buschwiller verkehrt, sagt Samuel Sprunger, der die Beschwerden in Buschwiller koordiniert. Doch in den letzten 15 Jahren seien die Routen immer näher an Buschwiller herangerückt, bis die Maschinen direkt über dem Dorf aufgetaucht seien.

Das Kollektiv von Buschwiller schickt die Beschwerden gebündelt zum Flughafen. Sie basieren auf Lärmmessungen, die das Kollektiv auf dem Dach der Mairie von Buschwiller vornimmt. Die offizielle Messstelle hat der EuroAirport im Nordosten des Dorfs aufgestellt, wo der Fluglärm weit geringer ist, führen die Flüge doch über den südlichen und westlichen Teil des Dorfs.

Seit fast zwei Jahrzehnten wehrt sich das Kollektiv zusammen mit den Nachbargemeinden gegen die Benachteiligung, die sie auf die einseitige Berücksichtigung der Schweizer Anliegen zurückführen. «Wir Elsässer empfinden die heutigen Flugrouten als Affront der Schweizer, die den Fluglärm immer nur exportieren wollen», sagt Schmitt. Von den Schweizer Lärmschutzverbänden, die sich gegenüber dem Kollektiv von Buschwiller mehrmals höchst arrogant verhalten hätten, höre er immer nur, dass diese gar nichts akzeptierten, was ihre Vorteile infrage stellen könnte. Die Schweizer seien am EuroAirport einflussreicher und verfügten für ihren Kampf gegen den Fluglärm auch über mehr finanzielle Mittel.

## Keine Flughafen-Gegner

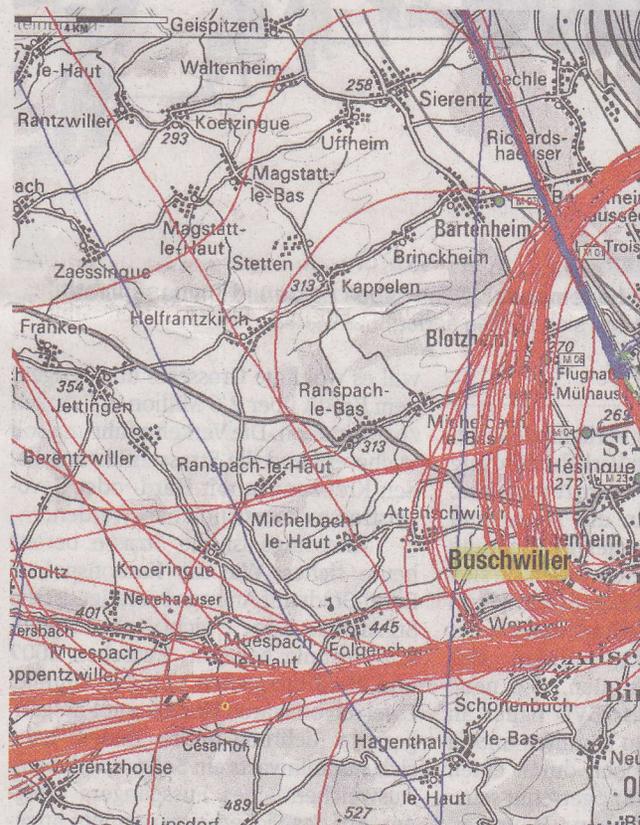
Sprunger ist gewillt, den Kampf der Buschwillerois weiterzuführen. Anders als viele Schweizer Kritiker seien sie nicht gegen den EuroAirport und wüssten sehr wohl um die Bedeutung des Flughafens für die trinationale Region. «Im Gegensatz zu Frau Göschke sind wir auch nicht auf die unsinnige Idee gekommen, zu verlangen, dass der Flughafen am jetzigen Standort geschlossen und weiter nördlich neu gebaut wird», meint Sprunger. Das Kollektiv von Buschwiller kämpft auch nicht einseitig für ein längeres Nachtflugverbot. Vielmehr gehe es Buschwiller darum, die Lärmbelastung generell zu senken.

Das Kollektiv schlägt deshalb vor, den Betrieb völlig anders zu gestalten. Ideal, meint Schmitt, wäre eine Verlängerung der Hauptpiste am nördlichen Ende, damit die Maschinen etwas weiter nördlich abheben könnten. Statt eine Kurve Richtung Westen zu fliegen, könnte wieder vermehrt geradeaus Richtung Süden gestartet werden. Die Maschinen würden damit bereits in ziemlicher Höhe den Westen der Stadt Basel überfliegen, an Allschwil und Binningen vorbei, um nachher auch nach Osten abdrehen zu können. Der BaZ rechnet Schmitt vor: Damit würde die CO<sub>2</sub>-Belastung jährlich um 45 800 Tonnen pro Jahr abnehmen. Das müsse doch auch das umweltbewusste Basel interessant finden.

Möglicherweise liegen die Buschwillerois damit näher bei den Schweizer Anwohnern, als Schmitt und Sprunger glauben. Immerhin hat sich auch das Schweizer Forum «Flughafen – nur mit der Region» erst kürzlich an die Baselbieter Regierung gewandt, sie möge die einseitige «Sankt-Florians-Taktik» von Basel-Stadt nicht länger dulden.



83 Prozent der Lärmbeschwerden stammen aus der französischen Nachbarschaft. Nach Westen fliegen die Maschinen auch immer häufiger direkt über Buschwiller.



Die Abflugrouten am 7. Mai 2017. Die 270-Grad-Schleife wird von den einseitigen Flugrouten des elsässischen Buschwiller, das neben Hégenheim liegt, fliegen.

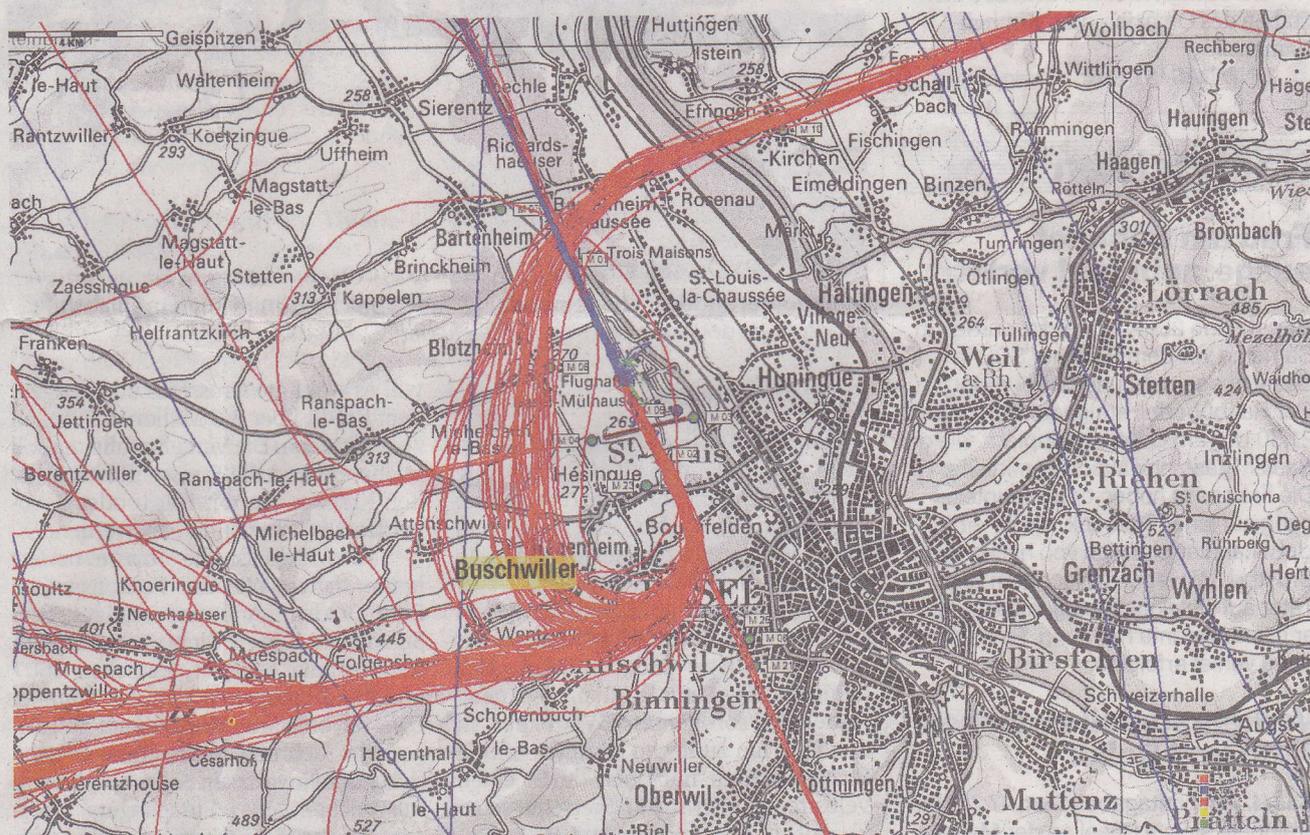


# «mschützer sind egoistisch»

sich gegen das einseitige Flugregime des EuroAirports



**83 Prozent der Lärmbeschwerden stammen aus der französischen Nachbarschaft.** Mit dem immer engeren Radius nach Westen fliegen die Maschinen auch immer häufiger direkt über den Dorfkern von Buschwiller. Foto Pino Covino



**Die Abflugrouten am 7. Mai 2017.** Die 270-Grad-Schleife wird oft derart eng geflogen, dass die Maschinen direkt über das elsässische Buschwiller, das neben Hégenheim liegt, fliegen.