

Trinational vereint gegen den Flughafen

Fluglärm Fünf Anwohnerverbände aus drei Ländern stellen gemeinsam Forderungen an Flughafen und Behörden.

VON MICHEL ECKLIN

Es ist nicht einfach, die Übersicht über die Verbände zu behalten, die sich für weniger Lärm rund um den Euro-Airport einsetzen. Da gibt es die Association de Défense des Riverains de l'Aéroport (ADRA) auf der elsässischen Seite, die Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenrainer e. V. (BISF) auf der deutschen. Vor allem Allschwiler und Politiker haben sich im Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-

Mülhausen (SV) vereinigt, Einzelpersonen im Forum Flughafen nur mit der Region (Forum). Und der Gemeindeverbund Flugverkehr (GVF) schliesslich besteht aus sieben Schweizer Gemeinden.

Bisher zogen die fünf Anwohnerverbände oft nicht am gleichen Strick. Zu unterschiedlich waren ihre Forderungen. Doch gestern demonstrierten sie Einigkeit. In Hégenheim unterschrieben sie eine «Trinationale Charta zur Verbesserung des Schutzes der Anrainer». Darin stellen sie Forderungen auf, auf die sie sich haben einigen können – «nachdem wir hart miteinander diskutiert haben», wie Bruno Wollenschneider, Präsident der ADRA, betonte.

Als Erstes soll das Nachtflugverbot verlängert werden. Es soll von 23 bis 6 Uhr gelten (derzeit 24 bis 5 Uhr). «Die

Nachtflüge haben in den vergangenen Jahren stark zugenommen», sagte Hans Göschke vom SV. Diese seien gesundheitlich besonders schädlich. Und die Pharmaindustrie habe deutlich gemacht, dass sie nicht auf späte Frachtflüge angewiesen sei.

Fachleute sollen entscheiden

Zweitens sollen die Flugbewegungen auf 100 000 pro Jahr plafoniert werden. Derzeit sind es rund 95 000. Das sei eine übliche Methode, um Fluglärm zu begrenzen, unter anderem in London Heathrow, sagte Wollenschneider. «Man kann ernsthaft über Einschränkungen am Euro-Airport reden, ohne Arbeitsplätze zu gefährden», war er überzeugt. «Zahlen, die das Gegenteil beweisen, hat uns der Flughafen noch

nie geliefert.» Und schliesslich fordern die fünf Verbände, der Flughafen solle sich endlich Gedanken über neue Flugverfahren machen, also über die Flugrouten und -höhen. Insbesondere die lärm- und schadstoffintensiven Kurvenstarts und -landungen sollen abgeschafft werden.

Wie dies genau geschehen soll, wollen die Verbände den Fachleuten des Euro-Airports überlassen. «Ein Flughafen, der so clever ist, dass er seit Jahren schwarze Zahlen schreibt, sollte auch so clever sein, um gegen die Auswirkungen des Fliegens Lösungen anzubieten», fand Wollenschneider. Nicht nur er betonte gestern, man sei nicht gegen den Flughafen. «Aber parallel zur Expansion soll der Euro-Airport Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung tref-

fen.» Und dafür wolle man jetzt gemeinsam die Forderungen gegenüber der Flughafenleitung vertreten. «Die Zeiten sind vorbei, in denen jeder über seinem eigenen Kopf keinen Fluglärm wollte und alles andere egal war», sagte Jürgen Fingerle, Vorsitzender der BISF.

Auffallend war gestern allerdings: Der Kanton Basel-Stadt war nicht vertreten. Darauf angesprochen, machten die Anrainervertreter deutlich, warum das so war. Sie sind nämlich der Meinung, auch die Stadt solle ihren Anteil an Fluglärm tragen. Der Stadtkanton hatte sich bei einem Ausbau im Jahre 1976 ausbedungen, dass die wachsenden Belastungen des Flughafens ihn nicht treffen dürfen, weshalb derzeit nur ein Bruchteil der Flugbewegungen über Basel stattfindet.