

Einspruch *BaZ 29.4.19*

Wir brauchen ein neues Flugregime

Die französische Luftfahrtbehörde DGAC hat gemäss BaZ vom 27. März («Anrainer beissen in Paris auf Granit») ihren Lärmvorsorgeplan für den Euro-Airport (EAP) «praktisch unverändert» in Kraft gesetzt. Im Vergleich zum Vernehmlassungstext enthält die Endfassung jedoch gravierende Verschlechterungen: Das Verbot der Südstarts von 23 bis 24 Uhr wurde gestrichen, ebenso die Verschärfung des Grenzwertes für Nachtflüge. Schon der in die Vernehmlassung geschickte Text war vom Baseltbieter Gemeindeverbund Flugverkehr und 60 weiteren Gebietskörperschaften und Verbänden zurückgewiesen worden. Von «verbessertem Lärmschutz der Bevölkerung» kann kaum die Rede sein, denn der Fluglärm steigt jedes Jahr.

Die Ergebnisse der Sirene-Studie des Nationalfonds sind klar: mehr Herzinfarkte und neue Diabetesfälle um die drei Landesflughäfen als anderswo in der Schweiz. Dies auch wegen des Nachtfluglärms, der in Basel länger dauert als an den sechs umliegenden Flughäfen. Die Flugschadstoffe verursachen laut Sirene-Studie sogar mehr Todesfälle als der Fluglärm. Dazu kommen die Klimaschäden: Der Schweizer Flugverkehr verursacht immerhin halb so viel Klimakosten wie der gesamte Strassenverkehr. Dies geht aus einer neuen Studie des Bundesamtes für Statistik hervor. Flughäfen und Airlines ignorieren weitgehend die gesundheitlichen und klimatischen Folgen des Flugbetriebs. Und der Bundesrat? Gemäss seinem Bericht zur Luftfahrtpolitik von 2016 «sollen die Lärmbelastungen weiter reduziert werden», doch weiter hinten steht: «Eine Zunahme des Lärms ist aufgrund der steigenden Bewegungszahlen nicht zu verhindern.» Einerseits anerkennt der Bundesrat seit 2017 den ursächlichen Zusammenhang zwischen Fluglärm und Herzinfarkt, andererseits fordert er im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt von 2018 «ein attraktives Netz von Kurzstreckenflügen». Warum empfiehlt der Bundesrat für Kurzstrecken nicht den TGV? Zeitungsumfragen haben ergeben, dass über 70 Prozent der Teilnehmer auf Inland- und Shoppingflüge am Weekend verzichten wollen.

Laut BaZ vom 27. März sind die Messresultate des EAP widersprüchlich. Er beeinflusst seine Messwerte mit dem Standort der Messstationen. Etwa die Station in Neuallschwil steht nicht im Ortszentrum, der Schalldruck ist dort nur halb so gross wie bei der Messstation des Schutzverbandes im Zentrum. Basel-Stadt ist Mitbesitzerin des EAP, Baselland jedoch nicht. Basel-Stadt kassiert am EAP zwölf Millionen Franken Jahresgewinn, Baselland kassiert den Lärm. Wir brauchen ein neues Flugregime, damit der Fluglärm nicht länger ein Partnerschaftsproblem der beiden Basel ist.

Madeleine Göschke-Chiquet
Alt-Landrätin, Präsidentin Schutzverband