

Studien statt Taten

«Der Euro-Airport (EAP) will den Lärmschutz nach 23 Uhr verbessern», hiess es in der BaZ. Das verspricht der EAP seit Jahren. Und das Resultat? Der Fluglärm hat sich laut EAP in Allschwil von 23 bis 24 Uhr seit 2013 mehr als verdoppelt, die Lärmgrenzwerte von 22 bis 23 Uhr und 23 bis 24 Uhr wurden 2018 überschritten, und die jährliche Anzahl lauter Überflüge mit mehr als 70 Dezibel (dB) von 22 bis 6 Uhr hat seit 2012 von 196 auf 1654 zugenommen.

Nun also will der EAP die Nachtruhe mit einer weiteren Studie verbessern. Innerhalb von zehn Jahren ist dies die vierte Studie zum Fluglärm. Auch mit der neusten Studie will man Zeit gewinnen und den Eindruck erwecken, man tue etwas gegen den Fluglärm. Vereinfacht gesagt: Man macht eine Studie, damit man nichts machen muss. «Die Studie von 2009 ist die einzige ehrliche Studie des EAP», so Professor Friedrich Thyssen, führender Experte der Flugwirtschaft, anlässlich eines Flugverkehrs-Symposiums der eidgenössischen Parlamentarier. Die Studie von 2009 zeigt, dass die Nachtflugsperrung des EAP auf 23 bis 6 Uhr verlängert werden kann ohne Passagierverlust.

Bringt der französische Lärmvorsorgeplan (LVP) die versprochene Hilfe für die EAP-Anwohner? Mit Ausnahme von Basel-Stadt haben sämtliche Gebietskörperschaften und Schutzorganisationen rund um den EAP den LVP abgelehnt, auf Schweizer Seite etwa der Gemeindeverbund Flugverkehr und Allschwil. Alle Verbesserungsvorschläge wurden ignoriert.

Trotz dieses Desasters endet der BaZ-Artikel optimistisch: neue Start- und Landeverfahren, Lenkungsgebühren, Schallschutzfenster und «ein mögliches Startverbot nach 23 Uhr». Ein neues Startverfahren wurde im Februar 2019 eingeführt, laut EAP mit der Folge eines Lärmanstiegs im Südsektor. Die Lenkungsgebühren wurden 2013 um 50 Prozent erhöht, im nächsten Jahr stieg der Lärm zwischen 23 und 24 Uhr von 37 auf 47 Leq. Beiträge des EAP an Schallschutzfenster hat Allschwil abgelehnt und fordert stattdessen eine Lärmbegrenzung an der Quelle. Mit einem «möglichem Startverbot der Südstarts» wird sich die Studie kaum befassen, nachdem sie im LVP wieder gestrichen wurde. Die Fakten liegen nach den drei früheren Studien, den Umweltberichten des EAP, den Nationalfondsstudien zu den Gesundheitsschäden des Fluglärms und der Vernehmlassung für den neuen SIL auf dem Tisch. Jetzt brauchen wir Taten.

Madeleine Göschke-Chiquet,
Präsidentin Schutzverband, Binningen