

GASTKOMMENTAR

BZ 30.4.18

Die Massnahmen des Flughafens sind nur Kosmetik

An seiner Informationsveranstaltung vom 23. April präsentierte der Euro-Airport (EAP) eine lange Liste von Massnahmen zur Reduktion des Nachtfluglärms. Dieser sei gewachsen, weil sich die Anzahl Südstarts von 23 bis 24 Uhr seit 2014 verdoppelt habe, so der EAP. Wir erlauben uns anzufügen, dass sich diese Zahl seit 2013 verfünffacht hat. Seit 2012 hat sich der Fluglärm zwischen 23 und 24 Uhr in Allschwil für das menschliche Ohr mehr als verdoppelt, in Binningen und Basel Neubad hat er um mehr als 50 Prozent zugenommen.

Nun wird die Reduktion um ein Dezibel im Jahr 2017 vom EAP als grosser Erfolg gefeiert. Mit derartiger Lärmkosmetik ist den Anrainern nicht geholfen, denn Lärmreduktionen unter zwei Dezibel sind für das menschliche Ohr gar nicht wahrnehmbar. Wir wehren uns dagegen, dass der EAP mit solchen Zahlen den Eindruck erwecken will, er tue etwas gegen den Fluglärm. Der Durchschnittslärm über 24 Stunden hat 2017 um den EAP an sechs Messstationen leicht zugenommen, an dreien ist er gleich geblieben.

«Der Flughafen will den Lärm auf dem heutigen, unerträglichen Niveau stabilisieren.»

Die Botschaft des EAP enthält viele Versprechen zur Lärmreduktion. So sollen etwa die Südstarts zwischen 23 und 24 Uhr um 50 Prozent reduziert werden. Damit würde bei gleichem Flottenmix der Fluglärm um genau drei Dezibel reduziert - sofern auch die Südlandungen halbiert werden. Wir wären damit in Allschwil wieder beim Lärmniveau von 2015, als sich der Lärm innerhalb von zwei Jahren verdoppelt und der Schalldruck verzehnfacht hatte. Das ist ein absolut ungenügendes Angebot. Zudem ist der Durchschnittslärm gar nicht das entscheidende Kriterium für die Gesundheitsschäden des Fluglärms, sondern der Wechsel zwi-



VON MADELEINE
GÖSCHKE-CHIQUET

schen lärmarmen Phasen und Lärmspitzen (die sogenannte intermittency ratio). Die Lärmspitzen sind bei den zwischen 23 und 24 Uhr dominierenden grossen Frachtmaschinen besonders laut.

Gemäss der Information des EAP beträgt der Anteil der Expressfracht an den Flügen von 23 bis 24 Uhr 49 Prozent. Laut David Kaiser von DHL ist jedoch der Grossteil der in Basel umgeschlagenen Expressfracht gar nicht für die Region bestimmt - wohl aber der Lärm. Der EAP zeigt keine Eile bei der Präsentation umfassender Lärmkarten. Gemäss Bundesamt für Zivilluftfahrt war der EAP verpflichtet, bis 2015 einen neuen Lärmkataster vorzulegen, aber man lässt uns noch immer darauf warten. Der Kataster müsse noch mit dem Elsass besprochen werden, hielt EAP-Direktor Matthias Suhr an der Medienkonferenz fest. Der Lärmkataster fürs Elsass liegt jedoch seit 2015 vor.

Der Euro-Airport will den Fluglärm auf dem heutigen, für Allschwil unerträglichen Niveau «stabilisieren». Aber er will auch bis 2030 den Passagierverkehr um 66 Prozent und den Frachtverkehr um 100 Prozent steigern. Wie geht das zusammen? Zudem sollen die Nachtflüge laut Eigentümerstrategie der Baselbieter Regierung von bisher 9 auf knapp 20 Prozent erhöht werden. Somit ist eine starke Expansion von Flugverkehr und Fluglärm zu allen Tages- und Nachtzeiten unvermeidlich. Deshalb halten die vier trinationalen Schutzverbände um den EAP an ihrer gemeinsamen Forderung einer Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich fest. Sie werden dabei unterstützt vom Landrat, vom Baselbieter Gemeindeverband Flugverkehr, vom trinationalen Districtsrat und den 40 Gemeinden der Agglomération Saint-Louis.

Madeleine Göschke-Chiquet ist Präsidentin des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen und ehemalige Grünen-Landrätin. Sie lebt in Binningen.