

Weniger Flüge, weniger Lärm

Trinationale Charta der Anrainerverbände um den Flughafen Basel-Mülhausen

Von Regula Vogt-Kohler

Hegenheim. In dem jahrzehntelangen Engagement für einen anwohnerverträglichen Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen hat der 18.1.2018 das Zeug zu einem historischen Datum: Gestern haben in Hegenheim die Vertreterinnen und Vertreter von fünf Anrainerverorganisationen aus der Schweiz, Frankreich und aus Deutschland eine Charta mit drei Forderungen unterzeichnet. «Es ist das erste Mal, dass die fünf Verbände gleiche Ziele haben und gemeinsam vorgehen», sagte Bruno Wollenschneider, Präsident der französischen ADRA (Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse).

Die trinationale Charta fordert eine Ausdehnung der Nachtflugsperrung, eine Plafonierung der Flugbewegungen und eine Optimierung der Flugrouten. «Mit der Charta wollen wir Grenzen setzen gegen eine grenzenlose Entwicklung», hielt Wollenschneider fest. Neben der ADRA gehören auch die Bürgerinitiative Südbadischer Flughafen-anrainer (BISF) und die drei Schweizer Organisationen Schutzverband, Forum Flughafen – nur mit der Region und Gemeindeverbund Flugverkehr – zu den Unterzeichnern.

Zusammengefunden haben die fünf Organisationen vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren wieder deutlich gewachsenen Lärmbelastung. Spürbar angestiegen ist der Lärm vor allem nachts, und so steht denn die Forderung nach einer Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr zuoberst auf der Charta. Bis

jetzt darf in Basel von 5 bis 24 Uhr geflogen werden.

Die gesundheitlichen und die wirtschaftlichen Schäden kämen vor allem durch den Nachtlärm zustande, hielt Hans Göschke vom Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen fest. Besonders stark betroffen seien Kinder. Die jetzt geltenden Betriebszeiten am EuroAirport würden deren Nachtruhe von 21 bis 7 Uhr halbieren. Auch alte Menschen seien überdurchschnittlich belastet. Zwar nehme ihr Gehör ab, doch sinke auch die Aufwachschwelle. Gestörter Schlaf beeinträchtigt zudem die Leistungsfähigkeit von Berufstätigen. Dies, die Gesundheitskosten und die Wertverluste bei Immobilien bedeuten auch eine wirtschaftliche Einbusse.

Schrei nach Begrenzung

Die Aussage des Bundesrates im Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz, dass sich wegen der steigenden Bewegungszahlen der Anstieg des Lärms nicht verhindern lasse, schreie nach einer Begrenzung der Flugbewegungen, schloss Göschke. Eine Plafonierung sei nichts Neues, auch am EuroAirport nicht, betonte Bruno Wollenschneider. So seien der Anteil der Landungen aus Süden auf 10 Prozent und die Direktstarts auf 8 pro Tag (jeweils im Jahresdurchschnitt) begrenzt. Die Charta fordert eine Begrenzung der jährlichen Flugbewegungen auf 100 000. Im Moment ist der EuroAirport mit 95 000 Starts und Landungen im vergangenen Jahr

noch knapp darunter. Zum Vergleich der bisherige Höchststand: knapp 127 000 Bewegungen im Jahr 2000. Auch damit war die Kapazität des Euro-Airports noch nicht ausgeschöpft: Diese liegt bei 147 000 Bewegungen pro Jahr.

Neben der Plafonierung der Flugbewegungen auf maximal 100 000 pro Jahr fordert die Charta auch eine generelle Begrenzung der Lärmbelastung, und zwar auf dem heutigen Stand. Noch strenger ist die Charta für die letzte Abend- und die erste Morgenstunde: Von 22 bis 23 und von 6 bis 7 Uhr soll der Fluglärm um mindestens 3 Dezibel gesenkt werden.

Eine Lärmreduktion versprechen sich die fünf Verbände von einer Optimierung der An- und Abflugrouten. Die dritte Forderung der Charta verlangt deshalb die Abschaffung der lärm- und schadstoffintensiven Kurvenflüge bei Start und Landung. Die entsprechenden Flugrouten mit ihren Kurven von 90 bis 270° seien durch neue Verfahren zu ersetzen, heisst es in der Charta. «Diese Flugverfahren halten wir für nicht mehr zeitgemäss», sagte Jürgen Fingerle von der BISF. Es sei unsinnig, wenn beispielsweise ein Flugzeug mit Ziel Tel Aviv über Allschwil starte und dann nach einer 270°-Kurve den Schwarzwald überfliege. Auf die Frage eines Medienvertreters hin betonte Wollenschneider, dass man die Lösung nicht darin sehe, den Lärm den Nachbarn zuzuschieben. «Die drei Punkte der Charta sind die Punkte, die allen etwas bringen», sagte der ADRA-Präsident mit Nachdruck.