

Bürgerinitiativen fordern strikteres Nachtflugverbot



Von Michael Baas
Di, 01. Februar 2022
Saint-Louis

Per Stellungnahme reagieren mehrere Anrainerverbände auf die verschärften Lärmregeln am Euroairport und kritisieren dessen Strategie.

Ein Reihe von Anrainerinitiativen um den Euroairport (EAP) bewertet dessen Strategie weiterhin kritisch. Das teilen diese in einer federführend von der Association de Défense des Riverains de L'Aéroport (ADRA) erarbeiteten und der Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenanrainer (BISF) und dem Schweizer Schutzzerverband mitgetragenen Stellungnahme auf die dieser Tage vom Flughafen kommunizierten Einschränkungen des nächtlichen Flugbetriebs mit.

Zwar wirke die Pandemie noch dämpfend auf den Betrieb, heißt es da weiter. Aber der Flughafen setze alles auf "Low-Cost, um wieder abzuheben", fahre einen Wachstumskurs zu Lasten der Anwohner und betreibe im Schulterschluss mit den Fluggesellschaften auch bei der Kompensation von CO₂ nicht mehr als "eine orchestrierte Greenwashing-Kampagne". Das Management solle aufhören, Kunden und Bevölkerung für dumm zu verkaufen, formuliert ADRA-Sprecher Bruno Wollenscheider. Der EAP halte trotz Pandemie und Klimawandel "an alten Rezepten" fest. Denn Low-Cost fördere "hauptsächlich nicht unbedingt notwendige Reisen", Expressfracht transportierte "hauptsächlich Produkte ohne Mehrwert" in einer Geschwindigkeit, die "ein umweltschädlicher Luxus" sei. Anderenorts würden die Zeichen der Zeit längst erkannt. Der EAP aber pflege weiter seine "etwas simple Vision". Diese gleiche "Blindheit" zeige sich auch bei der Bewertung der geplanten Bahnanbindung.

Die durch die verschärften nächtlichen Betriebseinschränkungen für geplante Starts nach 23 Uhr und sehr laute Maschinen erwartete Lärmreduktion bewerten ADRA & Co. ebenfalls skeptisch. Im unmittelbaren EAP-Einzugsgebiet seien entlang der Grenzen zirka 40 000 Menschen "schwer" von Lärm betroffen, vor allem im Südsass. Faktisch erweitere die neue Regelung das derzeit zwischen 24 und 5 Uhr bestehende Flugverbot aber nicht. Mit nur fünf Stunden bleibe dieses gemessen an den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation zu kurz. Zudem sei absehbar, dass verspätete Flugzeuge weiter nach 23 Uhr starten beziehungsweise bis 24 Uhr landen dürften. Auch die begrenzenden Lärmkurven, die der EAP mittelfristig plane, würden nicht mehr "als ein Sieb". Daher kündigt die ADRA bereits Einspruch an und bekräftigt die bekannten Forderungen der Initiativen nach strikter Nachruhe zwischen 23 und 6 Uhr, der Obergrenze von 100 000 Flugbewegungen im Jahr und der "Eliminierung" lauter An- und Abflugrouten.