

# Gemeinsamer Appell gegen Fluglärm

## Schweizer Anrainerverbände fordern wirksame Massnahmen für geringere Belastung

Von Regula Vogt-Kohler

**Allschwil.** Eine vor allem nachts spürbare Zunahme des Fluglärms hat den Leidensdruck so erhöht, dass sich die drei schweizerischen Anrainerverbände rund um den EuroAirport zusammengekauft haben und in einem gemeinsamen Auftritt Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung fordern. «Es ist höchste Zeit, dass wir mal an einer Leine ziehen», sagte Robert Vogt, Allschwiler Gemeinderat und Vorsitzender des Gemeindeverbands Flugverkehr, gestern vor den Medien. «Wir sind überzeugt: In Sachen Fluglärm geht zu wenig.»

Die Kritik des Gemeindeverbands, des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen und des Forums Flughafen gilt speziell der Zunahme von lauten Flügen in den Nachtstunden zwischen 22 und 24 Uhr. Zentraler Punkt des Massnahmenkatalogs ist wegen der negativen gesundheitlichen Auswirkungen von Nachtlärm die Forderung nach einer Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr. «Eine längere Nachtflugsperrung nützt allen», betonte Madeleine Göschke, Präsidentin des Schutzverbands.

Zur Erhöhung der Lärmbelastung der Flughafenanwohner auf Schweizer Gebiet hat aus der Sicht der drei Ver-

bände auch eine Änderung im Regime des EuroAirport geführt: Seit Ende August 2014 ist für Starts auf der Hauptpiste in Richtung Süden ein satellitengesteuertes Navigationsverfahren in Betrieb. Dieses soll die Streuung der Flugspuren verringern und damit nicht nur die Sicherheit verbessern, sondern auch den Kerosinverbrauch und die Treibhausgasemissionen senken, heisst es dazu im *Umwelt-Bulletin* des Flughafens (Ausgabe 3. Quartal 2014). An der ursprünglichen Routenführung sei nichts geändert worden, denn die Routen seien so definiert, dass sie weitgehend über weniger dicht besiedelte Gebiete führen würden, heisst es weiter.

### Mehr Flüge über Schweizer Gebiet

Die Anrainerverbände kritisieren demgegenüber, dass die Flugkurven für die Abflugverfahren Lumel (Starts Richtung Süden und dann nach Westen abdrehen) und Elbeg (Starts Richtung Süden und dann 270-Grad-Kurve, um nach Osten weiterzufliegen) in südliche Richtung verlegt worden seien. Das Resultat: Wie der Vergleich von Radarspuren vor und nach der Einführung des neuen Navigationsverfahrens RNAV (aeRa NAVigation = Flächennavigation) zeigt, fliegen nun wesentlich mehr Flugzeuge über Schweizer Gebiet, hauptsächlich über Allschwil und Schö-

nenbuch. Der Blick auf die Radarspuren zeigt aber auch: In der Kurve ist die Streuung nach wie vor relativ hoch, eine stärkere Bündelung ist erst dort zu erkennen, wo die Flugzeuge in der definitiven Richtung unterwegs sind.

Der Flughafen habe diese Änderung stillschweigend eingeführt, monierte Schutzverbands-Präsidentin Göschke. Erst bei der Suche nach Gründen für die Lärmzunahme ab 2014 sei man darauf gestossen. Der EuroAirport hat das RNAV-Abflugprozedere wohl angekündigt – pikanterweise als Lärmschutzmassnahme.

In einem *Umwelt-Bulletin* von 2012 erwähnt der damalige stellvertretende Direktor Vincent Devauchelle das RNAV-Projekt, «welches – im Rahmen der Weiterführung des Plans zur Lärmbekämpfung in der Umgebung – ermöglichen wird, die Streuung der Flugbahnen bei Abflügen in Richtung Süden zu reduzieren».

Anlass dazu gegeben hat gemäss *Umwelt-Bulletin* «die Problematik der Gemeinden Buschwiller, Hégenheim und Wentzwiller». Untersuchungen hätten gezeigt, dass es bei den konventionellen Abflugprozeduren nicht möglich sei, das Überfliegen dieser Gemeinden zu vermeiden. Von «Lärmbekämpfung» war dann in der Mitteilung zur Inbetriebnahme nicht mehr die Rede.

Die drei Schweizer Verbände setzen sich in ihrem gemeinsamen Appell für weniger Fluglärm dafür ein, dass die Flugrouten Lumel und Elbeg wieder nördlicher geführt werden. Eine weitere Forderung verlangt, dass ab 22 Uhr keine Starts oder Landungen in Richtung Süden und aus südlicher Richtung erlaubt sein sollen. Zudem soll in Richtung Süden immer am Pistenanfang gestartet werden.

### Hauptpiste verlängern

Ausserdem plädieren die Verbände für eine Verlängerung der Hauptpiste nach Norden. Die Flugzeuge würden dann das besiedelte Gebiet in grösserer Höhe überfliegen. Die Verlagerung von Starts auf die Ost-West-Piste und das Verbot von Vollfrachtflügen zwischen 22 und 7 Uhr ergänzen den Katalog. Die Präsentation der Forderungen sei ein erster Schritt, sagte Vogt. Als Nächstes werden sich die Verbände nun an den Flughafen, an die Regierungen der beiden Basel und an das Bundesamt für Zivilluftfahrt wenden.

Bei den französischen und deutschen Nachbarn stossen nicht alle Forderungen auf Gegenliebe. Weil die Schweizer bei den Fluggästen in der Mehrzahl seien, sollten sie auch den Hauptteil des Lärms tragen, war an der Medienorientierung zu hören.