

bz 13.2.16

## Wohin mit dem Fluglärm?

Die Plenarversammlung des nationalen Distrikts hat sich mit dem Euro-Airport (EAP) und seinem Fluglärm befasst (bz vom 8. Februar). Durch die neuen Flugrouten würden manche Regionen stärker belastet, so Flughafendirektor Matthias Suhrl. Er räumte auch ein, dass es zwischen 22 und 24 Uhr eine leichte Zunahme der Flugbewegungen gab. Doch diese Zunahme erklärt die nachgewiesene Verdoppelung des Nachtfluglärms in Allschwil nicht. Hauptursache sind vielmehr die erwähnten neuen Flugrouten.

Die wichtigsten südlichen Flugrouten Elbeg und Luml wurden 2014 von dünn besiedeltem Elsässer Gebiet auf dicht besiedelte Schweizer Wohnquartiere verlegt. Dies zeigen die Radarspuren des EAP.

Deshalb hat der Nachtfluglärm in Basel West, Allschwil und Binningen laut Umweltbericht des EAP um 50 bis 100 Prozent zugenommen. Alle Elsässer Gemein-



**Madeleine Göschke**

Die Autorin Madeleine Göschke-Chiquet (Binningen) ist Präsidentin des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen und ehemalige Grünen-Landrätin.

den, die vom Fluglärm tangiert und mit Messstationen des EAP bestrahlt sind, zählen zusammen rund 15 000 Einwohner. Auf Schweizer Seite sind dagegen über 75 000 Bewohner von Mitgliedsgemeinden des Gemeindeverbundes Flugverkehr betroffen, dazu das Basler Neubadquartier. Zudem ertrug Allschwil schon früher von allen betroffenen Ortschaften am meisten Fluglärm, abgesehen von der kleinen Elsässer Gemeinde Héisingue. Aber die dortige Messstation ist nicht repräsentativ für das Wohngebiet des Dorfs, denn sie steht im äussersten Ortszipfel gegen den Flughafen hin, am freien Feld.

Die bz hat am 28. Januar eingehend über den erstmals gemeinsamen Auftritt der drei Schweizer Anrainerverbände Gemeindeverband Flugverkehr, Forum Allschwil und Schutzverband berichtet. Die drei Verbände fordern eine Rückverlegung der erwähnten Flugrouten Elbeg und Luml von Schweizer Wohnquartieren auf dünn besiedeltes französisches Gebiet. Das Bundesgericht hat wiederholt gefordert, Flugrouten müssen so gelegt werden, dass möglichst wenige Menschen vom Fluglärm betroffen sind.

Die bz hat dazu Jacques Fink als Vertreter der elsässischen Anwohner wie folgt zitiert: «Der Egoismus (der Schweizer Anrainer) nimmt Überhand. Man will

### «Allschwil ertrug schon früher von allen betroffenen Ortschaften am meisten Fluglärm.»

den Lärm einfach zu den Nachbarn abschieben.» Abgeschoben wurde jedoch vom Elsass nach der Schweiz, wie oben gezeigt wurde.

Kritisiert wurde von französischer Seite auch die Forderung, mehr Starts nach Norden zu dirigieren. Dort liegt der Hardwald, 25 Kilometer lang und zweieinhalb bis acht Kilometer breit - gewiss im Elsass gelegen, aber unbewohnt und damit ein ideales Startgelände. Die Nordverlegung von Starts wäre für die Schweiz besonders in den sensiblen Morgenstunden von 5 bis 7 Uhr erwünscht und auch möglich, weil zu dieser Zeit nur wenige Landungen von Norden stattfinden.

Ausdrücklich unterstützt wurde von Elsässer Seite die Forderung nach einer verlängerten Nachtflugruhe von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich, denn sie kommt nicht nur der Schweizer Seite des EAP, sondern auch dem Elsass und Südbaden zugute. Ebenfalls die Unterstützung der Elsässer fand die Forderung, wonach alle Starts am Pistenende zu erfolgen haben. Dadurch werden elsässische und schweizerische Wohngebiete in grösserer Höhe und mit weniger Lärm überfliegen.