

BaZ

Freitag, 10. Oktober 2016 | Seite 12

Einspruch

Faktenresistenz beim Fluglärm

Von Madeleine Göschke-Chiquet

«Erwiesenermassen wird der vom EuroAirport ausgehende Fluglärm fortlaufend reduziert.» Mit dieser Schlagzeile krönt Lorenz Amiet in der BaZ vom 4. Oktober seinen Bericht über den Fluglärm. Vom Präsidenten der IG EuroAirport darf man erwarten, dass er nicht nur den Geschäftsbericht, sondern auch den Umweltbericht des EuroAirport (EAP) kennt.

Daraus geht hervor, dass sich in Allschwil der Fluglärm von 23 bis 24 Uhr verdoppelt hat, in Basel Neubad und Binningen hat er immerhin um 50 Prozent zugenommen. Der Zuwachs des Durchschnittslärms in Allschwil von 37 auf 47 Dezibel (dB) entspricht einer Verzehnfachung des Schalldrucks und einer Verdoppelung des Lärms für das menschliche Ohr. Massive Lärmzunahmen erfolgten auch von 22 bis 23 Uhr und von 5 bis 6 Uhr. Die nächtlichen Weckflüge von 22 bis 6 Uhr mit mehr als 70 dB haben laut EAP von 192 im Jahr 2012 auf 754 im Jahr 2015 zugenommen, in Neuschwil sogar auf 950.

Bekanntlich beeinträchtigt der Nachtfluglärm Lebensqualität und Gesundheit am meisten. Tödliche Herzinfarkte um die Flughäfen Basel, Genf und Zürich sind bis zu 48 Prozent häufiger als anderswo in der Schweiz.

Wir sind überzeugt, dass sich der Fluglärm ohne massive wirtschaftliche Einbussen reduzieren lässt.

Herr Amiet beruft sich darauf, dass sich in Schönenbuch 83 Prozent der Bevölkerung durch den Fluglärm nicht wesentlich gestört fühlen. Aber er vermeidet sorgfältig, uns zu sagen, dass der Rücklauf dieser Umfrage nur 16 Prozent betrug. Warum nicht mehr Beteiligung?

«Es ändert ja doch nichts», so ein Schönenbucher, und er hat leider recht. Es gibt medizinisch keinen Unterschied zwischen subjektiv «gestörten» und «ungestörten» Personen.

Schlafstörungen, nächtlicher Blutdruckanstieg und Infarktrisiko sind bei beiden Gruppen gleich gross.

Die lauten Vollfrachtflüge sollen gemäss Frachtplan des EAP von 2012 bis 2020 von einem auf zwölf pro Woche zunehmen. Warum starten diese Maschinen häufig am Sonntag und in der Nacht, wie etwa die Korean Air am Sonntag vergangener Woche um 22.37 Uhr? Dass diese Maschinen vornehmlich Produkte der Pharmaindustrie transportieren, stimmt so nicht. Der heutige Chef von Novartis Schweiz wie auch die beiden vorherigen haben uns bestätigt, dass die Fracht von Novartis per Lkw nach Frankfurt geht und erst von dort «in alle Welt hinaus». Herr Amiet möge doch die Autonummern der Lkw am EAP anschauen, dann weiss er, woher die Fracht kommt. Dass der Fluglärm gemäss seinen Angaben dank leiseren Flugzeugen abnimmt, verspricht man uns seit Jahren, aber laut EAP-Bericht nimmt er ständig zu.

Recht hat Herr Amiet, wenn er meint, der Fluglärm spiele in Basel eine untergeordnete Rolle. In Basel ist «nur» das Neubadquartier mit 6700 Einwohnern betroffen, aber in Allschwil, Schönenbuch und Binningen West allein werden 30 000 Menschen belastet. Zudem ist der Fluglärm in Allschwil rund 50 Prozent lauter als in Basel. Der Fluglärm findet im Baselbiet statt, er ist und bleibt ein Partnerschaftsproblem.

Wir möchten Herrn Amiet einladen, vom Fluglärm-freien Kleinbasel für ein Jahr nach Allschwil zu ziehen; dann weiss er besser, wovon er redet. Wir sind nicht «gegen den EAP», aber wir sind überzeugt, dass sich der Fluglärm ohne wesentliche wirtschaftliche Einbussen reduzieren lässt. Dazu sind wir in ständigem Austausch mit den Kantonsregierungen, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Direktion des EAP.

Madeleine Göschke-Chiquet, Binningen, Präsidentin Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen.