

## Einspruch

# Geschönter Bericht

Von Madeleine Göschke-Chiquet

Alle Jahre wieder erscheint der Bericht der bikantonalen Fluglärmkommission (FLK) – mit fragwürdigen Aussagen. Dazu ein paar Beispiele: Laut FLK werden die Lärmgrenzwerte auf Schweizer Seite nirgends überschritten. Das ist nicht korrekt, denn in Allschwil werden die Planungsgrenzwerte zwischen 22 und 24 Uhr flächendeckend überschritten. Dies bedeutet, dass Allschwil keine neuen Wohnbauten mehr planen und erstellen darf. Für ein Gemeinwesen mit dem Entwicklungspotenzial von Allschwil eine verheerende Botschaft.

Dass die übrigen Grenzwerte knapp eingehalten werden, schützt die lärmbedingte Bevölkerung nicht vor schweren Gesundheitsschäden. Um die drei Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich sind zum Beispiel tödliche Herzinfarkte bis zu 48 Prozent häufiger als anderswo. Weiter steht im FLK-Bericht: «Ein Teil der Bevölkerung fühlt sich in ihrem Wohlbefinden gestört.» Schlafstörungen, Blutdruckanstieg und Infarktrisiko sind jedoch bei subjektiv «Gestörten» und «Ungestörten» gemäss Studien gleich gross. Eine diesbezügliche Gewöhnung an den Fluglärm gibt es nicht. Das Bundesgericht hat deshalb schon vor sechs Jahren eine Neufestsetzung der Grenzwerte verlangt.

Zum Nachtfluglärm bemerkt der Bericht, dass «die flankierenden Lärminderungsmaßnahmen greifen». Tatsächlich? Der Schalldruck hat sich von 23 bis 24 Uhr in den letzten zwei Jahren laut Umweltbericht des EuroAirports in Allschwil verzehnfacht und der Lärm für das menschliche Ohr verdoppelt. Ein immerhin halb so grosser Zuwachs ist in Basel Neubad und Binningen zu verzeichnen, dazu eine Verdoppelung des Fluglärms von 5 bis 6 Uhr.

Laut Bericht wurden 2015 in Allschwil zwischen 22 und 6 Uhr 754 Überflüge mit mehr als 70 Dezibel registriert, mehrere Hundert auch in Binningen und Basel Neubad. Aber wo steht im Bericht, dass ihre Zahl in Allschwil von 192 im Jahr 2012 auf 754 im Jahr 2015 kontinuierlich angestiegen ist und weiter ansteigt? Bei offenen Fenstern wird fast jede und jeder aus dem Schlaf gerissen, im Durchschnitt jede Nacht zwei- bis dreimal. Wir fordern seit Jahren die Begrenzung dieser nächtlichen Weckflüge, wie dies in andern Ländern üblich ist.

Wir fordern seit Jahren die Begrenzung der nächtlichen Weckflüge, wie dies in andern Ländern üblich ist.

Zu den südlichen Startkurven schreibt der Bericht: «Beim Start ist Abdrehen schon früh möglich, sodass die dicht besiedelten Gebiete im Süden nicht überflogen werden.» Der Verfasser des Berichts möge doch die aufgezeichneten Flugspuren ansehen. 2014 wurden laut Bundesamt für Zivilluftfahrt auf Wunsch von Frankreich die südlichen Startkurven vom dünn besiedelten Elsass auf das dicht besiedelte Allschwil und angrenzende Wohngebiete von Basel und Binningen verschoben. Nur so ist die erwähnte Verzehnfachung des Schalldrucks in Allschwil erklärbar. Unser Vorschlag ist nicht die Rückverschiebung der südlichen Startkurven ins Elsass, sondern ihr Ersatz durch umweltfreundlichere Verfahren.

Die FLK besteht mehrheitlich aus Vertretern von Flugverkehr und Ämtern. Laut FLK ist ihre Hauptaufgabe die Reduktion des Fluglärms – «soweit wirtschaftlich tragbar». In der Schweizer Lärmschutzverordnung steht es anders: «Das Wohlbefinden der Bevölkerung hat Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen des Flugverkehrs.» Von dieser Verordnung sollte sich eine Fluglärmkommission leiten lassen.

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