

Einspruch

Der Fluglärm ist angestiegen

Von Madeleine Göschke

Der Nachtfluglärm hat sich in Allschwil innerhalb von drei Jahren mehr als verdoppelt. Mit Erstaunen liest man deshalb in der BaZ vom 1. Juni den Titel «Fluglärm nicht angestiegen». Auch die zitierte Aussage der Regierungsräte beider Basel, wonach «die Lärmschutzbestimmungen am EuroAirport vollumfänglich eingehalten wurden», hat uns erstaunt. Denn erstmals in der Geschichte des EuroAirport (EAP) wurde der gesetzliche Lärmgrenzwert in Allschwil überschritten, und dies ausgerechnet zwischen 23 und 24 Uhr.

Der Fluglärmbericht vergleicht das Berichtsjahr meist nur mit dem vorangehenden Jahr. Die Lärmentwicklung lässt sich jedoch beim Überblick über mehrere Jahre besser erkennen. Der Fluglärm in Allschwil hat sich von 23 bis 24 Uhr seit 2013 mehr als verdoppelt, in Binningen West und Basel Neudorf hat er um mehr als 50 Prozent zugenommen. Die Anzahl nächtlicher Weckflüge mit mehr als 70 dB hat sich laut EAP in Allschwil seit 2012 von 196 auf 1024 pro Jahr verfünffacht. Das reisst bei offenen Fenstern jede und jeden aus dem Schlaf, im Durchschnitt jede Nacht dreimal. Aber die gesetzlichen Grenzwerte lassen jede Nacht sogar 12 Weckflüge von 70 Dezibel zu. Das Bundesgericht hat deshalb schon 2010 gefordert, dass die nächtlichen Grenzwerte revidiert werden – bisher erfolglos.

Das Passagierwachstum von vier Prozent steht einem Anstieg der Flugbewegungen von lediglich 1,3 Prozent gegenüber. Dies verdanken wir vor allem der verbesserten Sitzauslastung. Inzwischen beträgt die Sitzauslastung jedoch mehr als 90 Prozent. In Zukunft werden folglich der Anstieg der Flugbewegungen und das Passagierwachstum weitgehend parallel verlaufen. Mitte der 30er-Jahre wird folglich die Kapazitätsgrenze der Nord-Süd-Piste von 147 000 Flugbewegungen erreicht sein. Dann wird gemäss dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt die zweite Nord-Süd-Piste erforderlich, das Land dafür ist reserviert.

Die Fluglärmkommission sieht ihre Aufgabe nicht in der Reduktion, sondern in der Rechtfertigung des Fluglärms.

Dass die Fluglärmkommission mit der Lärmsituation zufrieden ist, erstaunt wenig. Die Kommission setzt sich mehrheitlich aus Vertretern von Flugwirtschaft und Ämtern zusammen. Laut Auftrag ist ihre Aufgabe «die Reduktion der Lärmbelastung». Die Lektüre ihres Berichts zeigt jedoch, dass die Kommission ihre Hauptaufgabe nicht in der Reduktion, sondern in der Rechtfertigung des Fluglärms sieht. Die Abschaffung der Fluglärmkommission wurde im Landrat von rechts bis links schon mehrfach gefordert.

Dieses Jahr wurden zwei neue Schweizer Studien zum Thema Fluglärm und Gesundheit publiziert. Die erste mit dem passenden Namen «Sirene» zeigt, dass Fluglärm schon ab einem Durchschnitt von 40 Dezibel zu vermehrten Herzinfarkten und Hirnschlägen führt. Damit vervielfacht sich der gesundheitliche Risikobereich um unsere Flughäfen. Schon bisher war bekannt, dass tödliche Herzinfarkte um die Flughäfen Basel, Genf und Zürich bis zu 48 Prozent häufiger sind als anderswo in der Schweiz. Die zweite Studie, Sapaldia genannt, hat ergeben, dass Diabetes um unsere Landesflughäfen doppelt so häufig vorkommt wie anderswo. Alle Studien wurden von der Fluglärmkommission konsequent ignoriert. Der Leiter der zitierten Studien betonte, dass Nachtfluglärm «besonders kritisch» sei. Da hilft nur eine Nachtflugsperrung von 23 bis 06 Uhr wie in Zürich.

Madeleine Göschke-Chiquet, Binningen, ist Präsidentin des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen.