

EURO-AIRPORT

Lärmgegner geben keine Ruhe: Nun fordern sie eine längere Nachtflugsperr

von Benjamin Wieland — bz Basel • 25.4.2018 um 04:15 Uhr



Ein Flugzeug von Easy-Jet hebt ab. Der Euro-Airport will in den Nachtstunden die Zahl der Südstarts reduzieren – das geht vielen Anwohnern zu wenig weit.

© Martin Toengi

Die Flughafen-Kritiker halten an der Ausweitung der Nachtflug-Sperre fest. Der Euro-Airport dagegen argumentiert, eine längere Nachtruhe würde grössere Schwierigkeiten mit sich bringen: So müssten verspätete Flüge nach Lyon ausweichen.

Das waren ganz neue Töne vom Flughafen Basel-Mühlhausen: Zu laut sei es, gestand die Spitze des Euro-Airports (EAP) am Montag an einer

Medienkonferenz ein. Zwischen 23 und 24 Uhr würden zu viele Flugzeuge in Richtung Süden starten, also über Gebiete, die besonders dicht besiedelt sind. Künftig soll es in der Stunde vor Betriebsschluss, versprach EAP-Direktor Matthias Suhr, nur noch halb so viele Südstarts geben wie heute.

Das Eingeständnis des EAP darf historisch genannt werden. Auch Fluglärmgegner würden dem beipflichten. Doch ihnen geht das Versprochene zu wenig weit. Sie pochen auf eine Ausweitung der Nachtruhe um zwei Stunden - parallel zu jener, die in Zürich-Kloten gilt. Dort dürfen zwischen 23 und 6 Uhr keine Jets starten und landen.

«Wir anerkennen die Bemühungen des EAP», sagt Madeleine Göschke, Präsidentin des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen. «Unser Ziel ist aber klar nicht erreicht. Am EAP sollen ebenfalls sieben statt fünf Stunden Nachtruhe gelten.» Es brauche für die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung die erweiterte Nachtflugsperre, sagt die Binningerin. Das würden Studien des Schweizerischen Nationalfonds bestätigen.

Nur viereinhalb Stunden Ruhe

Der SP-Landrat Andreas Bammatter hat erst Anfang April im Kantonsparlament einen Vorstoss zum Thema Fluglärm eingereicht. Darin fordert der Allschwiler eine massgebliche finanzielle Beteiligung des Kantons Baselland am binationalen Flughafen. Nur so könne der Regierungsrat, ist der SP-Politiker überzeugt, die Interessen der eigenen Bevölkerung besser durchsetzen.

Bammatter sagt: «Effektiv gelten am EAP derzeit kaum mehr als viereinhalb Stunden Nachtruhe, denn mit dem Versätungsabbau können bis nach Mitternacht Flieger landen, was auch immer wieder geschieht.» Es brauche deshalb zwei zusätzliche Stunden Nachtruhe.

Vom Fluglärm am stärksten betroffen ist Allschwil. Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli (FDP) sagt, das Bemühen die Nachtflüge zu begrenzen, sei ein Schritt in die richtige Richtung. «Der Flughafen hat die Zeichen der Zeit erkannt. Er kann nicht mehr nur auf Wachstum setzen, sondern er muss auch die Wohnlichkeit und die Nachhaltigkeit berücksichtigen.»

Mit der Halbierung der Südstarts von 23 Uhr bis Mitternacht seien aber noch längst nicht alle Probleme gelöst: «Seit 2014 hat sich die Zahl der in Richtung Süden startenden Flieger innerhalb der Stunde vor Betriebsschluss verdoppelt. Wenn man nun wieder auf die Hälfte zurückgeht, sind wir also wieder auf ähnlichem Niveau wie vor vier Jahren.»

EAP verteidigt Betriebszeiten

Dass die Lärmemissionen stark zunehmen werden, das befürchten auch die Fluglärmverbände. Im Januar verabschiedeten alle fünf Verbände aus Frankreich, Deutschland und der Schweiz erstmals eine gemeinsame trinationale Charta gegen Fluglärm. Eine von drei zentralen Forderungen ist die Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr. Auch eine Plafonierung der Flugbewegungen auf 100'000 pro Jahr wird angestrebt. Im vergangenen Jahr zählte der EAP rund 96'000 Starts und Landungen.

Der Flughafen hat sich stets gegen eine Ausweitung der Nachtflugsperrung ausgesprochen. Die Randstunden seien wichtig für verspätete Flüge und die Expressfracht. Die Mediensprecherin des EAP, Vivienne Gaskell, schreibt auf Anfrage, ein erweitertes Nachtflugverbot würde «grosse Schwierigkeiten verursachen.» Die Anzahl Flüge in den Randzeiten seien in einen logistischen und betrieblichen Gesamtzusammenhang einzuordnen. «Nach 23 Uhr müssen die Passagierflugzeuge zur Basis zurückkommen, damit sie am Folgetag ihre Rotationen starten können. Wenn sie am EAP nicht landen können, müssen sie nach Lyon ausweichen.»

Auch der Vergleich mit Zürich als Interkontinental-Hub ist laut Gaskell nicht adäquat: «Der EAP hat ein anderes Geschäftsmodell.»