

Einspruch *BaZ 3.9.19*

Noch mehr Schub für den Euro-Airport

Seit 2010 wuchs die Passagierzahl des Euro-Airport (EAP) jedes Jahr um acht bis zehn Prozent, auf 8,6 Millionen im letzten Jahr. Bei 10 Millionen, also wohl in zwei Jahren, soll die zweite Nord-Süd-Piste gebaut werden. Die Luftfracht soll bis 2030 um 100 Prozent wachsen. Von 2017 auf 2018 ist die Zahl sehr lauter Überflüge mit mehr als 70 Dezibel von 22 bis 06 Uhr sprunghaft angestiegen, von 1026 auf 1654 nächtliche Weckflüge pro Jahr. Braucht der EAP mit solchen Zahlen wirklich noch mehr Schub, wie es die Alliance GloBâle fordert?

Das Geschäftsmodell des EAP mit seinen Nacht-, Fracht- und Billigflügen und seinem unbegrenzten Wachstum geht zulasten der Anwohnerinnen und Anwohner. Der EAP ist 1946 als Stadtflughafen geplant worden, deshalb liegt er nur drei Kilometer neben dicht besiedelten Wohnquartieren. Trotzdem ist er zum Euro-Airport gemacht worden, mit fast 100 000 Flügen pro Jahr, mit Flügen in den Mittleren Osten und an die amerikanische Ostküste. Jetzt fordert GloBâle noch mehr Interkontinentalflüge.

GloBâle setzt sich für den Erhalt des Flughafens ein – aber wer will denn den Flughafen abschaffen? Die trinationalen Schutzorganisationen sind jedoch überzeugt, dass sich der Fluglärm ohne nennenswerte wirtschaftliche Einbussen reduzieren lässt. Die Wirtschaftsstudie des EAP von 2009 hat gezeigt, dass sich die Verlängerung der heutigen Nachtflugsperrung von Mitternacht bis 5 Uhr auf 23 bis 6 Uhr wie in Zürich ohne Passagierverlust realisieren lässt. Alle Airlines könnten sich «anpassen» oder «voraussichtlich anpassen». In Genf finden mehr Easyjet-Flüge als in Basel statt, obwohl dort die Nachtruhe eine Stunde länger dauert. Die GloBâle-Protagonisten sagen, sie «wollen die Problematik des Fluglärms ernst nehmen». Das sagt man uns seit Jahren, aber der Fluglärm nimmt jedes Jahr zu. Nötig sei auch der geplante Bahnanschluss. Aber EAP und Bundesrat wollen mit dem Bahnanschluss nicht primär den Bahnverkehr, sondern den Flugverkehr fördern. Gemäss Luftfahrtbericht des Bundesrats will er mithilfe des Bahnanschlusses Passagiere nach Basel verschieben, «da Zürich und Genf an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Deshalb sollen die Kapazitätsreserven in Basel vermehrt nutzbar gemacht werden.» Auf die Dauer kann man einen Flughafen nicht gegen den Willen der Bevölkerung und ihrer Parlamente betreiben. Euro-Airport ja, aber nicht zulasten der Anwohner.

Hans Göschke-Chiquet
Vorstand Schutzverband, Binningen