

Viel Lärm um wenig: die Lärmproteste der Schutz-Organisationen 1,4 Milliarden Wertschöpfung

Von Thomas Dähler



Im Frühjahr stört der Fluglärm rund um den EuroAirport Basel-Mulhouse am meisten. Das liegt vor allem daran, dass zu diesem Zeitpunkt die

Kantone Baselland und Basel-Stadt jeweils den Bericht der Fluglärmkommission publizieren. Weil dieser Bericht jeweils ziemlich unspektakulär ausfällt, gilt es, im Vorfeld entsprechend Empörung zu verbreiten.

So auch dieses Jahr – in einem besonders spektakulären Ausmass. So protestiert zurzeit das «Forum Flughafen – nur mit der Region» gegen die «Sankt-Florians-Politik» von Basel-Stadt. Denn der Stadtkanton ist schuld, dass die Flugzeuge jeweils über Baseli-bieter Boden fliegen. Gleichzeitig fordert der Verband «Saint-Louis Agglomération», dem 40 elsässische Gemeinden angehören, dass alle Flugzeuge, deren Ziel im Süden liegt, auch nachts künftig Richtung Schweiz starten. Und der Schutzverband der Bevölkerung rund um den Flughafen Basel-Mulhouse, der hauptsächlich aus Madeleine und Hans Göschke besteht, hat rechtzeitig auf diesen Frühling hin herausgefunden, dass die Bewohner in nahen und weiter entfernten Gemeinden im unteren Baseltbiet wegen des Lärms vor Mitternacht ein höheres Herzinfarkt-Risiko aufweisen. Deshalb soll nachts ausser überhaupt keiner Richtung mehr gelandet und nirgendwohin mehr gestartet werden. Nun: Die Forderungen der Fluglärmgegner sind vielfältig und widersprüchlich. Einig sind sie sich darin, dass der EuroAirport für die Region zwar wichtig sei, aber der unvermeidliche Lärm vor allem beim Nachbarn anfallen soll.

Immerhin getraut sich niemand, dem Flughafen die Krise der Jahre 2001 bis 2004 wieder herbeizuwünschen. In diesen Jahren sank der Fluglärm nämlich tatsächlich; der EuroAirport versank nach dem Crossair/Swissair-Abbau in den roten Zahlen. Seither haben die Lärmwerte



Wirtschaftlich erfolgreich. Seit 2004 wächst der EuroAirport wieder – und mit ihm

zwar nie mehr das Ausmass der Jahre vor der damaligen Krise erreicht. Doch die Fluglärmgegner entfalten dennoch eine Aktivität weit über dem Ausmass der Boomjahre vor 2001.

Bleiben wir bei den Fakten. Der EuroAirport wächst glücklicherweise wieder. Passagiere und Frachttonnen nehmen zu. Auch der Lärm, im Ausmass aber in weit geringerem Masse, denn die Flugzeuge fliegen leiser und

Der Frachtverkehr mit 1100 Beschäftigten ist auf die Nachtstunde besonders angewiesen.

sie sind besser ausgelastet. Der Verkehr nahm 2016 im Vergleich zum Vorjahr um vier Prozent zu, die Anzahl Flugbewegungen aber nur um 1,3 Prozent. Die Beschwerden sind tendenziell abnehmend; nur gerade 2,8 Prozent betreffen Nachtflüge. Einige sind dabei

nicht wirklich ernst zu nehmen – etwa die 21 827 Beschwerden aus Buschwiller, die von exakt acht Beschwerdeführern stammen.

Die Lärmbelastung insgesamt auf Schweizer Boden ist gesunken. Einzig Allschwil verzeichnet tagsüber einen minimalen Anstieg von 57,0 auf 57,3 Lden (äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche). Die tatsächliche Lärmbelastung nachts, der die Lärmkritik vor allem gilt, ist 2016 tendenziell etwas angestiegen, vor allem zwischen 23 und 24 Uhr – der umstrittenen Nachtstunde, für welche die Fluglärmkritiker und der Baseli-bieter Landrat ein Start- und Lande-verbot fordern. In Allschwil etwa stieg der Wert in dieser Zeit von 47,8 auf 51,1 Leq (äquivalenter Dauerschallpegelwert aller Lärmkomponenten). In Binningen, Neuallschwil und Basel ist der Anstieg etwas geringer ausgefallen. Insgesamt verläuft demnach die Entwicklung moderat – auch dank den vom EuroAirport ergriffenen Massnah-

Frage des Tages

Soll der EuroAirport den abendlichen Flugverkehr einschränken?

Sind Sie dafür, dass der EuroAirport auf den Flugverkehr zwischen 23 und 24 Uhr verzichtet? www.baz.ch

wiegen schwerer



n wachsen auch die Lärmklagen. Foto Keystone

men. Der Plan zur Fluglärmbekämpfung wird laufend umgesetzt. Die Entwicklung am EuroAirport ist vergleichbar mit Genf, wobei dort verspätete Flüge sogar bis 0.30 Uhr landen dürfen.

Dem moderaten Anstieg der Lärmwerte stehen eindruckliche wirtschaftliche Zahlen gegenüber. So sind, Stand Ende 2015, 6173 Personen in 127 Unternehmen am EuroAirport beschäftigt. 1100 Personen verdanken ihre Arbeit dem Frachtverkehr, der auf die Nachtstunde von 23 bis 24 Uhr besonders angewiesen ist. Die meisten der 6173 Beschäftigten entfallen auf den Schweizer Sektor, nämlich 4612. Der EuroAirport gehört damit zu den wichtigsten Arbeitgebern der Region Basel. Hoch ist auch der touristische Effekt. So hat der EuroAirport massgeblich zum Besucheranstieg von 860 000 auf 920 000 Personen beigetragen.

Der EuroAirport weist zudem im Jahresbericht darauf hin, dass indirekt 27 000 Arbeitsplätze vom Flughafen Basel-Mulhouse abhängen. Die Wert-

schöpfung des EuroAirports beläuft sich insgesamt auf hohe 1,4 Milliarden Euro.

Bei diesen Zahlen erstaunt es, dass der EuroAirport vor allem wegen des Fluglärms Schlagzeilen verursacht. Dabei ignorieren viele, dass der Flughafen lange vor ihnen da war, und einst auch wesentlich mehr Lärm als heute verursacht hat. Die beiden Basel sind gut beraten, das gute Ende des französisch-schweizerischen Seilziehens um die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu beklatschen, statt sich über den geringfügigen Anstieg des Lärms vor 24 Uhr aufzuhalten. Die Beschäftigten hätten wohl kaum Freude, wenn sich Frachtfirmen oder EasyJet dazu entschlossen, einen Teil ihrer Arbeitsplätze nach Genf zu verlagern. So weit wird es glücklicherweise nicht kommen: Der Verwaltungsrat ist Garant dafür, dass der EuroAirport nach wirtschaftlichen Kriterien entscheidet – und dem Lärm-Populismus mit vertretbaren Massnahmen begegnet.

thomas.daehler@baz.ch

Werkstätten

#