

Dämpfer für Fluglärmgegner

Euro-Airport Der Bund will die Luftfahrt im Land stärken - längere Nachtflugsperren passen da nicht

VON DANIEL BAUER

Robert Vogt sieht rabenschwarz. «Für den Bundesrat stehen wirtschaftliche Kriterien klar an erster Stelle», klagt der Allschwiler Gemeinderat und Vorsitzende des Gemeindeverbunds Flugverkehr. «Im Gegenzug ist der Fluglärm kaum ein Thema», haut Madeleine Göschke in dieselbe Kerbe. Im Gegenteil: Die Präsidentin des Schutzverbands der Fluglärmkritiker um den Euro-Airport (EAP) weist darauf hin, dass der Bund seine Absichten schon sehr deutlich aufgezeigt hat. Damit die Schweiz konkurrenzfähig bleibt, werden auch längere Betriebszeiten in Be- tracht gezogen. Sprich: eine Verkürzung der Nachtflugsperren.

Mit seinem eben vor- gelegten Luftfahrt-Bericht will der Bundesrat vor allem ei-

nzig am Euro-Airport noch Reserven bestehen, will der Bundesrat diese ver- stärkt nutzen, um die Nachfrage ab- ecken zu können. Für die Anrainerverbände ist das ein herber Dämpfer. Erst im Januar hatten sich diese zusammengetraut und gemeinsam Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung gefordert. Denn wenn die Luftfahrt sei für Bevölke- rung und Wirtschaft zentral - und zu stärken. Dabei komme den Flughäfen eine nationale Bedeutung zu. Verkehrsministerin Doris Leuthard will den Kan- tonen deshalb verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele vorgeben. So soll sichergestellt werden, dass die Flughäfen ihre Ziele erreichen können. Die

vorhandenen Kapazitäten seien mög- lichst effizient zu nutzen.

Engpässe nicht noch verschärfen

Klar scheint dabei: Die Nachtruhezei- ten an den Schweizer Flughäfen wer- den auf absehbare Zeit nicht ausgeweitet. Dies würde die Engpässe nur noch verschärfen, betont der Bundesrat. Zu- sätzliche Einschränkungen brächten die aus der Schweiz operierende Gesell- schaften «und namentlich Easyjet in Basel und Genf in Schwierigkeiten».

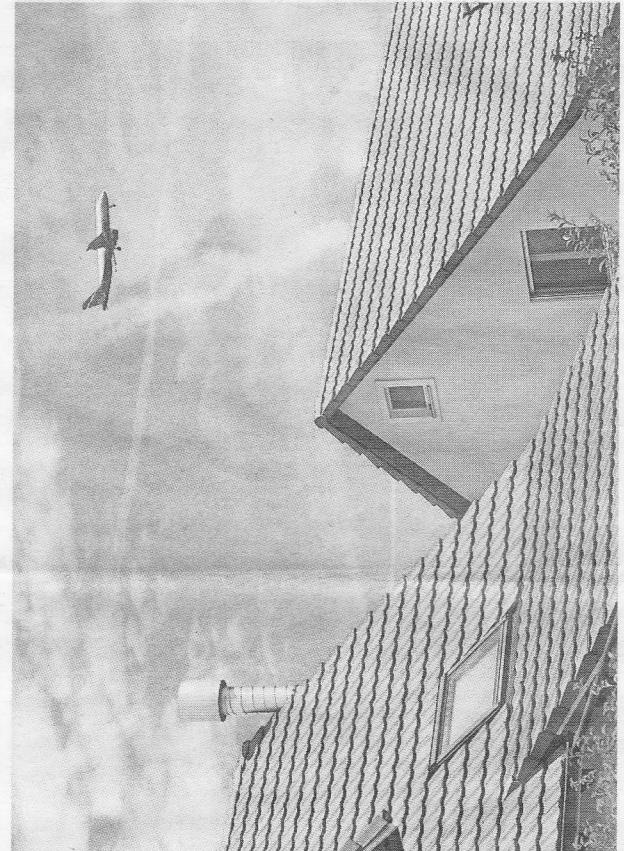
Weitere Einschränkungen der Betriebs- zeiten kämen daher nur infrage, wenn sich im europäischen Um- feld noch längere Nachtruhezeiten durch- setzen - und dafür ste- hen die Chancen schlecht. Für die Re- gion Basel kommt es sogar noch dicker: Weil

Gleichzeitig sollen Flugrouten geändert werden, um so das dicht besiedelte Schweizer Gebiet zu entlasten. Mit ih- rer Kritik stehen die Verbände nicht al- leine. Auch die Umweltschutz- und Energiekommission des Baselbieter Parlaments hat die zunehmende Lärm- belastung schon mehrfach moniert. Da- bei hat die Basellbieter Regierung den ausdrücklichen Auftrag des Landrats, sich für eine Ausdehnung der Nachtru- he einzusetzen - bisher ohne Erfolg.

Robert Vogt
Gemeinderat Aeschwil

res: mehr Macht bei den Landesflughä- fen Basel, Genf und Zürich. Die wach- sende Konkurrenz und die Wettbe- werbsfähigkeit des Schweizer Luftfahrt- systems im Auge soll absehbaren Eng- pässen frühzeitig entgegengewirkt wer- den. Denn die Luftfahrt sei für Bevölke- rung und Wirtschaft zentral - und zu

gerade in den Nachtstunden zwischen 22 und 24 Uhr sei eine Zunahme von lautem Flügen zu verzeichnen. Dies hä- be den Leidensdruck der Bevölkerung nochmals erhöht. Zentrale Forderung: die Ausweitung der Nachtflugsperre von heute 24 bis 5 Uhr auf 23 bis 6 Uhr.



SYMBOLBILD/ALEX SPICHALE

ten Abend und frühen Morgen.» Von den Regierungen beider Basel dürfen sich die Fluglärmkritiker nicht allzu viel Hilfe erhoffen. Zwar wehren sich die Kantone dagegen, dass der Euro-Airport zum «Überlaufgefäß» für Flüge wird, die in Zürich oder Genf keinen Platz mehr finden. Eine Verlängerung der Nachtflugsperre ist dagegen kein vordringliches Anliegen. Zurückhal- tend gibt sich die Basellbieter Bau- und Umweltschutzdirektion und verweist auf den EAP-Verwaltungsrat. Doch auch in Liestal ist man sich bewusst: Der neue Bundesbericht zeigt die der- zeitige Stossrichtung klar auf. Und der Bund bestimmt acht der 16 Verwal- tungsmitglieder und ist auch direkt im Gremium vertreten.

Noch deutlicher wird das Basler Wirt- schaftsdepartement. Generalsekretär Claus Wepler verweist auf den Umwelt- bericht des Euro-Airports, wonach der Fluglärm trotz deutlichem Wachstum der Passagierzahlen seit längerem sta- bil geblieben sei - auch dank unter- schiedlicher Schutzmassnahmen. «Von daher drängt es sich aus unserer Sicht nach gegenwärtiger Wertung nicht auf, die heutigen Regelungen grundlegend zu verschärfen», sagt Wepler. Trotz der deutlichen Signale aus Bern: Aufgeben ist für die Fluglärmkritiker kein Thema - noch lange nicht. «Wir kämpfen wei- ter», versichert Göschke, «allenfalls auch mit einer Initiative.» Auch Ge- meinderat Vogt betont die Kampfbe- reitschaft der lärmgeplagten Gemein- den: «Wir müssen die Bevölkerung schützen, wenn es sonst niemand tut.»

Wo geflogen wird, gibt es auch Fluglärm.

facher», ist sich Fluglärmkritiker Vogt bewusst. Schon heute schau der EAP- Verwaltungsrat samt Regierungsvertre- tern aus beiden Basel vorab auf den wirtschaftlichen Erfolg. Vogt: «Geht es nach dem Bundesrat, erhält der Flughafen aber einen eigentlichen Freifahrt- schein.» Und der drohende Mehrver-kehr würde sämtliche Lärm schutzmass- nahmen zunichten machen. Schon heute wachse der EAP überdurchschnittlich. Aber noch immer bestünden Kapazi- tätsreserven von rund 40 Prozent.

«Das macht uns Angst»

«Mit dem neuen Bericht des Bundes- rats wird unser Kampf sicher nicht ein-