

Eine fragwürdige Luftfahrtpolitik

Von Madeleine Göschke-Chiquet

Lupo heisst auf Deutsch nicht nur Wolf, so heisst auch die offizielle Abkürzung des bundesträchtlichen Berichts zur Luftfahrtpolitik. Der Bericht verheisst für die Bevölkerung um den EuroAirport (EAP) wenig Gutes. Er bestätigt im Wesentlichen den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt vom Jahr 2012: Die Flughäfen Zürich und Genf stossen an ihre Kapazitätsgrenzen, deshalb «sollen die Reserven des Flughafens Basel nutzbar gemacht werden». Basel als Überlauflughafen? Dazu dient auch der geplante Bahnanschluss des EAP.

Der Lupo zeigt eindeutig, dass der Bundesrat den Kantonen die Entscheidungsbefugnis bei Ausbau, Kapazitäten und Betriebszeiten der Landesflughäfen aus der Hand nehmen will. Deshalb wird der Bericht in Zürich laut NZZ «von rechts bis links» abgelehnt. Aber auch das Bundesparlament soll weniger zu sagen haben. Im Entwurf des Berichts vom 14.8.2015 war beim Ausbau der Flughäfen noch von «referendumsfähigen Parlamentsbeschlüssen» die Rede, aber im endgültigen Text wurde diese Mitbestimmung von Volk und Bundesparlament gestrichen.

Der Vergleich des endgültigen Berichts mit dem Entwurf ist auch sonst aufschlussreich. Im Entwurf wurden der Ausbau von Pisten und die Verlängerung der Betriebszeiten gefordert. Nach Protesten erscheinen dieselben Forderungen des Lupo jetzt im Schafspelz: «bauliche Massnahmen zur Steigerung der Kapazitäten» und «konkurrenzfähige Betriebszeiten».

Fehlende Mitbestimmung

In Zürich dauert die Nachtflugsperre von 23 bis 6 Uhr mit Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr, in Basel jedoch nur von 24 bis 5 Uhr. Genf kennt eine faktische Nachtflugruhe von 24 bis 6 Uhr; obwohl erlaubt, finden von 5 bis 6 Uhr keine Flüge statt. Auch in Frankfurt, dem grössten Konkurrenten der Schweizer Flughäfen, wurde die Nachtflugsperre auf 24 bis 6 Uhr verlängert, in Paris Orly sogar auf 23 bis 6 Uhr. Gemäss dem Wirtschaftsbericht des EAP von 2009 entstünden durch eine verkürzte Betriebszeit von 6 bis 23 Uhr keine Passagierverluste, die Airlines könnten sich «angepassen» oder «voraussichtlich anpassen». Laut Lupo kommt eine Verkürzung der Betriebszeiten

bei uns dann infrage, wenn diese auch an umliegenden Flughäfen des Auslands erfolgt ist. Nachdem dies zutrifft, ist nun auch in Basel eine längere Nachtflugruhe fällig.

Stets hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) betont, dass sich der Fluglärm mit höheren Taxen für laute und nächtliche Flüge reduzieren lasse. Dass die Schweizer Gebühren dafür zu niedrig sind, zeigen die Lärmstatistiken und ein Urteil des Bundesgerichts vom Jahr 2010. Darin werden höhere, wirksame Lenkungsabgaben gefordert. Doch nun fordert der Lupo das Gegenteil: Die Gebühren sollen gesenkt werden, um die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Luftfahrt zu verbessern.

Trotz erdrückender Beweislast erwähnt der Lupo mit keinem Wort die schweren Gesundheitsschäden, welche der Fluglärm in der Schweiz verursacht. Gemäss einer Studie der Universitäten Basel und Bern sind tödliche Herzinfarkte um die

Bundesrat will den Kantonen die Entscheidungsbefugnis bei Ausbau, Kapazitäten und Betriebszeiten der Flughäfen aus der Hand nehmen.

Schweizer Landesflughäfen bis zu 48 Prozent häufiger als in Gebieten mit weniger Fluglärm. Schon ab Durchschnittspegeln von 50 Dezibel am Tag ist nach internationalen Studien die Häufigkeit von Bluthochdruck, Herzinfarkten, Hirnschlägen und Depressionen signifikant erhöht. Mit 56 Dezibel liegt der entsprechende Wert am Tag in Allschwil deutlich über der kritischen Grenze von 50 Dezibel. Der gesetzliche Lärmgrenzwert von 6 bis 22 Uhr beträgt jedoch 60 Dezibel. Folglich schützt er uns nicht vor Gestundheitsschäden. Das Bundesgericht hat deshalb schon 2010 eine Überprüfung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte gefordert, aber geschehen ist seither wenig. Man wird seit sechs Jahren mit im Gang befindlichen Studien vertröstet.

Im Lupo steht sogar, die Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte sei bei «öffentlichen Interesse» erlaubt. Im gleichen Abschnitt steht: «Die Lärmbelastung soll weiter reduziert werden.»

Wie glaubwürdig ist diese Verknüpfung? Der Bericht verlangt, dass die Beurteilung des Fluglärms jener des Bahn- und Strassenlärm gleichgestellt werde. Als ob nicht zahlreiche Studien zeigten, dass bei gleicher Lautstärke das Störpotenzial von Fluglärm mehrfach grösser ist als das des übrigen Verkehrs.

Mangelhafter Gesundheitsschutz

«Der grösste Teil des zivilen Fluglärmes konzentriert sich auf die Flughäfen Zürich und Genf», so der Bundesrat. Dabei hat sich etwa der Nachtfluglärm von 23 bis 24 Uhr in Allschwil im Jahr 2014 verdoppelt, er ist höher als im Umfeld von Kloten, trotz dem dortigen Verspätungsabbau nach 23 Uhr. In Basel West und Binningen hat der Fluglärm zur gleichen Zeit um rund 50 Prozent zugenommen. Nichts belastet die Anwohner so stark wie der nächtliche Fluglärm. Auch Matthias Suhr räumt als EAP-Direktor ein, dass durch die neuen Flugrouten manche Regionen stärker belastet werden.

Das ungehemmte Wachstum des EAP wird kleinerdet. Laut Lupo beträgt das Passagierwachstum der drei Landesflughäfen jährlich 3,2 Prozent. Das stimmt nicht, denn in Basel sind es seit fünf Jahren zehn Prozent pro Jahr, also dreimal mehr.

Gemäss Lupo-Bericht «sind bei europäischen Low Cost Carrier vermehrt sogenannte atypische Arbeitsverhältnisse zu beobachten. So werden die Pilotinnen und Piloten beispielweise über eine temporäre Arbeitsvermittlungsfirma eingestellt und von Luftverkehrsunternehmen nur bei Bedarf angemietet.» Diese Arbeitsverhältnisse können sich auf die Sicherheit des Flugbetriebs negativ auswirken.» Solche Verhältnisse herrschen seit einiger Zeit auf dem EAP. Laut Medienberichten und einer Interpellation im Landrat hat EasyJet 25 Leihpiloten angagiert. Das steht nicht im Bericht. EasyJet befördert 57 Prozent der EAP-Passagiere.

Der Lupo bezeichnetet es als «die grösste Herausforderung, die Akzeptanz der Bevölkerung zu gewinnen». Diesem Ziel ist der Bundesrat mit seinem Bericht kaum näher gekommen. Madeleine Göschke-Chiquet, Binningen, ist die Präsidentin des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mühlhausen.