

Einspruch

Aufstand dem Nachtfluglärm

Von Madeleine Göschke-Chiquet

Mit wuchtigen 66 gegen neun Stimmen hat der Landrat vor Kurzem eine Verlängerung der Nachtflugsperrung auf dem EuroAirport (EAP) gefordert, von heute 24 bis 5 Uhr auf 23 bis 6 Uhr wie in Zürich. Bereits die zuständige Kommission hatte mit grossem Mehr dafür votiert. Schon in den Jahren 2008 und 2011 hatte der Landrat mit einer behördenverbindlichen Motion eine Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr gefordert. Vor fünf Jahren wurden in Allschwil und Binningen West in kurzer Zeit über 8000 Petitionsunterschriften für die längere Nachtflughuhe gesammelt; das entsprach gut einem Drittel der erwachsenen Bevölkerung.

Die Forderung nach mehr Ruhe im Bereich des EuroAirports kann von den Regierungen beider Basel nicht länger ignoriert werden. Sie können nicht mehr ignorieren, dass um den EAP infolge von ausgedehnten Bauverböten, Wertebussen von Immobilien und Gesundheitsschäden, Verluste von annähernd einer Milliarde entstehen, die von der Allgemeinheit zu tragen sind.

Das eindeutige Votum von Anwohnern und Parlament kam zustande unter dem Eindruck einer Verdoppelung des Fluglärms von 23 bis 24 Uhr in Allschwil und einer immerhin halb so grossen Zunahme in Basel Neubad und Binningen. Auf keinem französischen Flughafen finden so viele Nachtflüge statt wie auf dem EAP.

Die Nachtflüge und der Nachtfluglärm werden im Südsektor weiter zunehmen. Schon die Intraplanstudie des Bundes von 2008 hat mehr Nachtflüge in Basel vorausgesagt, weil die Nachtflugsperrung in Frankfurt und Zürich verlängert wurde. Im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt steht dasselbe und im Bericht zur Luftfahrtpolitik des Bundes von 2016 steht, Zürich und Genf stossen an ihre Kapazitätsgrenzen, deshalb müssen die Reserven in Basel vermehrt genutzt werden. Wundert sich noch jemand, dass der Nachtfluglärm um den EAP immer mehr zunimmt?

Die Baselbieter Regierung betont immer wieder, sie bringe den Auftrag des Landrates im Verwaltungsrat des EAP ein, aber als Minderheit kämpfe sie dort gegen Windmühlen. Die Regierung hat uns jedoch nach Annahme der für sie verbindlichen Motion geschrieben, sie sei gegen die Verlängerung der Nachtflugsperrung. Für uns eine Missachtung des Parlaments. Mit wie viel Eifer

Forderung nach mehr Ruhe im Bereich des EuroAirports kann von den Regierungen nicht länger ignoriert werden.

hat sie wohl den Auftrag des Landrates im Verwaltungsrat eingebracht?

Der neue EAP-Direktor Matthias Suhr hat ein schwieriges Erbe angetreten. Der Anteil von EasyJet am Passagierverkehr des EAP beträgt 60 Prozent. Die «Easyjetisierung» des EAP ist ein Klumpenrisiko. EasyJet kann wegziehen wie seinerzeit die grössere Ryanair. Was dann? Bisher verdiente der EAP sein Geld vorwiegend mit Fracht-, Nacht- und Billigflügen. Wir wünschen uns, dass der EAP wieder ein «normaler» Flughafen wird.

Der EAP wurde 1948 als Stadtflughafen gebaut, nur drei Kilometer von dicht besiedelten Wohnquartieren entfernt. Diese Tatsache zwingt zur Begrenzung des Wachstums. Es gibt nicht nur das schrankenlose Wachstum, es gibt auch die optimale Betriebsgrösse. Nicht jeder Start auf dem EAP ist von nationaler Bedeutung. Das Verlangen von Bevölkerung und Parlament nach mehr Nachtflughuhe wird immer stärker. Dem können sich die Regierungen beider Basel und der Verwaltungsrat des EAP auf die Dauer nicht entziehen. Es ist nicht möglich, einen Flughafen gegen den Willen der Bevölkerung und des Parlaments zu betreiben.

Madeleine Göschke-Chiquet, Binningen, Präsidentin Schutzverband.