

bz 26.5.17

GASTKOMMENTAR zur Debatte um eine längere Nachtflugsperrung

Expressfracht darf nicht wichtiger als Gesundheit sein

Im Interview der bz vom 18. Mai werben die Chefs des Euro-Airport (EAP) und der Expressfracht-Firma DHL für die heutige Betriebszeit von 5 bis 24 Uhr. David Kaiser von DHL verrät Brisantes: Der Grossteil der Expressfracht ist gar nicht für Basel bestimmt, sondern für ausserregionale Kunden. Die Expressfrachter sind in Basel, weil sie hier von 5 Uhr früh bis Mitternacht fliegen dürfen: «Nur wegen der liberalen Betriebszeiten operieren die Expressfracht-Firmen überhaupt von Basel aus.» Basel wird der Nachtfluglärm von Frachttransporten zugemutet, die gar nicht für seine Region bestimmt sind.

EAP-Direktor Suhr bezieht sich im Interview auf die sozioökonomische Impactstudie des EAP von 2009. Derzufolge würde eine Verlängerung der Nachtflugruhe auf 23 bis 6 Uhr bei der Expressfracht einen Wertschöpfungsverlust von 264 Millionen Euro und den Verlust von 1000 Arbeitsplätzen verursachen - falls sämtliche Expressfracht-Firmen mit ihrem gesamten Personal wegzögen. Davon spricht heute niemand mehr. Wegzug wohin? Alle benachbarten fünf Flughäfen haben inzwischen längere Nachtflugsperrungen als Basel.



VON MADELEINE
GÖSCHKE-CHIQUET

Warum zitiert Herr Suhr nicht auch die Kernbotschaft der Studie? Diese lautet: Die Verlängerung der Nachtflugsperrung auf 23 bis 6 Uhr hätte keinerlei Passagierverluste zur Folge und die Airlines könnten sich «anpassen» oder «voraussichtlich anpassen». Auch Fedex, eine Konkurrentin von DHL, erklärte, dass sie sich voraussichtlich anpassen könnte. Der Flughafen Zürich befördert viermal mehr Expressfracht als Basel, sie hat nach Verlängerung der Nachtflugsperrung weiter zugenommen.

Die Verlängerung der Nachtflugsperrung in Zürich und Frankfurt hat gemäss einer Intraplanstudie von 2008 zu einer Verlagerung von Nachtflügen nach Basel geführt. Kein französischer Flughafen verzeichnet prozentual so viele Nachtflüge wie der EAP; die Nachtflüge im Südsektor haben seit 2012 um mehr als 50 Prozent zugenommen; von 23 bis 24 Uhr hat sich der Fluglärm in Allschwil seit 2013 verdoppelt; 2015 hat der Nachtfluglärm an allen Messstationen des EAP neue Rekordwerte er-

reicht. Dazu Herr Suhr in der bz: «Wir versuchen mit gezielten Massnahmen die Lärmbelastung - gerade auch in den sensiblen Nachtstunden - so gering wie möglich zu halten.»

Die bz weist auf das hohe Herzinfarktrisiko bei Fluglärm hin. Das Risiko steigt schon ab einem durchschnittlichen Fluglärm von 40 Dezibel an. Dieser Lärmteppich bedeckt nicht nur ganz Allschwil und Schönenbuch, sondern auch grosse Teile von Basel West und Binningen West. Der Studienleiter der Infarktstudie betonte, dass der Nachtfluglärm «besonders kritisch» sei.

Die Güterabwägung zwischen möglichen Verlusten der Expressfracht und unserer Gesundheit ist in vollem Gange. Im Landrat hat sie bereits stattgefunden: Mit 66 Ja- zu 9 Neinstimmen hat das Parlament die gleiche Nachtflugsperrung wie in Zürich gefordert, von 23 bis 6 Uhr. Einen Grundsatzentscheid fällte auch das Bundesgericht: «Das Wohlbefinden der Bevölkerung hat Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen des Flugverkehrs.»

Die Autorin stammt aus Binningen und war als Grüne Mitglied der landrätlichen Gesundheitskommission.