

Krach um Basler Fluglärmkommission

Führungsloses Gremium Parlamentarier bemängeln oft die Arbeit des Beirats. Streitpunkt diesmal: das Nachtflugverbot. Nun gehen beide Basel über die Bücher – und suchen ein neues Präsidium.

Simon Bordier

Es hagelt Kritik an der Fluglärmkommission (FLK): «Vorschnell» äussere sie sich zur Wirksamkeit neuer Massnahmen zur Lärmreduktion am Euro-Airport; «störend» sei, wenn sie «Prognosen als Tatsachen verkauft».

So steht es im jüngsten Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Uvek) des Basler Grossen Rats. Die Schelte an die Adresse der FLK, die den Regierungen beider Basel mit jährlichen Berichten zur Lärmsituation zudient, reiht sich ein in eine Reihe von Rügen, Misstrauensvoten und Verunglimpfungen. Der Baselbieter Landrat hat FLK-Berichte in der Vergangenheit schon als «zahnlosen Tiger» ablehnend zur Kenntnis genommen.

So weit geht die Basler Uvek nun nicht. Sie empfiehlt dem Grossen Rat den einschlägigen Bericht zur Kenntnisnahme – und rechnet zugleich mit der FLK ab, insbesondere mit deren Haltung zum erweiterten Nachtflugverbot. Dieses hatte nämlich nach der Einführung im Februar 2022 nicht die erwünschte Wirkung: Trotz des Verbots geplanter Starts ab 23 Uhr (statt wie bisher 24 Uhr) hoben weiterhin viele Flugzeuge zu dieser vorgerückten Stunde ab; in der ersten Viertelstunde nach 23 Uhr kam es gar zu einer Konzentration startender Maschinen.

Man definiere «Start»

Ein Grund dafür ist, dass Airlines bei Verspätungen, die nicht selbst verschuldet sind, Ausnahmegewilligungen erhalten. Der andere Grund: Die französischen Behörden, die am Flughafen zuständig sind, verstehen unter dem Startzeitpunkt den Moment, in dem das Flugzeug von seinem Standplatz zurückgestossen wird («heure bloc»). Bis die Maschine zur Piste gelangt und abheben kann, vergehen nochmals zehn, fünfzehn oder mehr Minuten. Sprich: Der effektive Start («heure piste») erfolgt bisweilen erst nach 23 Uhr.

Manche Airlines haben sich den Spielraum zunutze gemacht: Flüge, die bis anhin zwischen 23 Uhr und Mitternacht eingeplant waren, wurden auf die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr vorverlegt – mit entsprechendem Anstieg der Lärmemissionen zu der Uhrzeit. «Deshalb hat die Fluglärmbelastung nach 23 Uhr nicht



Der Euro-Airport zählt wieder fast so viele Passagiere wie im Rekordjahr vor der Pandemie. Archivfoto: Euro-Airport

im erwarteten Ausmass abgenommen, sondern liegt an den meisten Messstationen wieder auf dem Niveau der Jahre vor Corona», konstatiert die Uvek.

Man erachte es für den Euro-Airport «als eher peinlich, wenn der Fluglärm trotz von ihm angekündigten Verbesserungen nicht abnimmt», heisst es weiter. Das Konzept leide unter einem «Konstruktionsfehler».

Die Uvek nimmt auch die FLK ins Visier. Diese habe in einem früheren Rapport geschrieben, mit dem neuen Verbot werde der nächtliche Fluglärm signifikant reduziert. «Die Realität hat leider das Gegenteil bewiesen: Die Werte liegen 2022 nicht unter jenen des letzten Jahres vor Corona», hält die Uvek fest. Unterscriben wurde der FLK-Bericht von der damaligen Präsidentin Brigitte Heilbronner, die seit Sommer 2023 nicht mehr für die Kommission tätig ist.

«Leider» habe man im Jahr 2022 eine Konzentration der Überflüge im Zeitraum zwischen 23 und 23.15 Uhr feststellen müssen, schreibt sie. Dies betreffe vor allem den dicht besiedelten Schweizer Raum südlich des Flughafens. Laut Heilbronner

stellte die generelle Zunahme des Flugverkehrs 2022 eine Herausforderung dar. «Bei höherem Verkehrsaufkommen sind Starts und Landungen gleichzeitig in Richtung Norden viel eingeschränkter möglich», erklärt sie. Die generelle Nordausrichtung in der Nacht lasse sich dann nicht mehr im gleichen Ausmass wie früher einhalten. Was die Startregelung gemäss «heure bloc» statt «heure piste» angehe, so finde die FLK diese auch «unbefriedigend». So stehe es auch im Bericht. «Allerdings geben die französischen Zivilluftfahrtbehörden die Umsetzungsbedingungen vor.»

«Erwartungen zu hoch»

Zum Misstrauen, das Kantonsparlamente der Kommission entgegenbringen, schreibt Heilbronner: «Die FLK steht schon seit Jahren immer wieder in der Kritik, weil meines Erachtens die Erwartungen in das, was die FLK bewirken kann, zu hoch sind.»

Die 14-köpfige FLK sei eine beratende Kommission, in der unterschiedliche Interessengruppen vertreten seien. «Sie ist nicht politisch – wünschte man sich eine politische Kommission, müsste sie anders zusammenge-

setzt sein.» Allerdings wäre auch dann ihr Handlungsspielraum «nicht viel grösser», glaubt Heilbronner. Zurzeit ist das Präsidium der FLK vakant, das Vizepräsidium muss einspringen. Womöglich wird das Gremium auch mit Blick auf ihre Beraterfunktion für Basel-Stadt und Baselland neu ausgerichtet.

Beim Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt in Basel-Stadt heisst es: Mit der Neuwahl des Präsidiums werde auch «der Auftrag der FLK als beratende Kommission der beiden Regierungen geklärt». Details werden keine genannt. Änderungen an der Zusammensetzung der Kommission seien aber nicht vorgesehen. Diese diene auch der «transparenten Information» und dem «Dialog» zwischen Bevölkerungsvertretern, den Behörden, Airlines am Euro-Airport und dem Flughafen selber.

Flughafendirektor Matthias Suhr erklärte im Dezember dieser Zeitung zum neuen Nachtflugregime: «Wir haben früh erkannt, dass wir in der ersten Viertelstunde nach 23 Uhr ein Problem haben und es angehen müssen.» Man habe die Airlines seitdem aufgefordert, ihre Flüge

nochmals freiwillig vorzuerlegen. Zudem seien die Lärmgebühren «drastisch» erhöht worden.

Die Uvek bleibt skeptisch. Es müsse sich erst zeigen, ob die höheren Gebühren zu weniger Starts und weniger Lärm in den späten Abendstunden führten, schreibt sie. Dem stehe nämlich das Businessmodell vieler Billig-Airlines am Euro-Airport entgegen: Um rentabel zu sein, müssten die Flugzeuge eine gewisse Zahl an Flügen pro Tag von und nach Basel absolvieren – auch zu Randzeiten. Ein Teil der Kommission erkennt darin den Kern des Problems.

Der Baselbieter Landrat drängt auf ein Startverbot ab 22.45 oder 22.30 Uhr, wie er in einem Beschluss von Anfang Jahr festhält. «Immerhin wird aber bereits jetzt für Abflüge ab 22 Uhr eine hohe Gebühr verlangt – notabene die höchste in Frankreich», vermerkt er positiv. Den Bericht zur Verminderung der Fluglärmbelastung hat das Baselbieter Parlament diesmal einstimmig angenommen. Obwohl sich die vorbereitende Kommission «konsterniert» darüber zeigt, «wie klein der Verhandlungsspielraum für Verbesserungen ist».