

In Sorge um die trinationale Balance

Bürgerinitiativen fordern Umweltverträglichkeitsprüfung für den Flugbetrieb am Euroairport.

Schweizer Pläne für den Flughafen beunruhigen Anrainer im Elsass und in Südbaden. LÖRRACH. Die Entwicklung am Euroairport (EAP) verfolgen südbadische und elsässische Anrainer mit wachsendem Unbehagen. Aktueller Anlass ist der neue Bericht der Schweizer Regierung zur Luftfahrtpolitik (Lupo); vor allem die Tatsache, dass der den EAP als den Schweizer Flughafen mit Reserven definiert (BZ vom 26. Februar), treibt die Initiative südbadischer Flughafenanrainer (BISF) und die Association de Défense des Riverains de l'Aéroport (ARDA) um. In Schreiben an den Trinationalen Eurodistrict (TEB) und die Oberrheinkonferenz regen sie nun eine Umweltverträglichkeitsprüfung des Betriebs an. Angesichts des Lupo-Berichtes wäre es "ein großes Versäumnis, die vorhersehbare Kapazitätserweiterung, nicht auf ihre Umweltverträglichkeit zu prüfen", befinden sie. Das könne und solle nichts verhindern, liefere aber Fakten zur Bewertung künftiger Belastungen.

Für 2015 bilanzierte der EAP rund 94 360 Starts und Landungen. Das sind zwar fünf Prozent mehr als 2014; auf den kommerziellen Passagierverkehr entfallen aber nur 63 190 davon. Mit der Zahl operiert der EAP inzwischen in den Debatten um Belastungen durch das wachsende Passagieraufkommen. Im Januar gab's im Vergleich zum Januar 2015 nun zwar ein weiteres Plus von vier Prozent bei Passagieren, wie der Verkehrsstatistik zu entnehmen ist, für Flugbewegungen aber weist diese einen leichten Rückgang aus, im Passagierverkehr gar um zwei Prozent auf 4050 Starts und Landungen.

Die Initiativen treibt indes weniger der Istzustand um als das Zukunftsszenario. Denn nach ihren Berechnungen kann der Betrieb am EAP auf Basis des Schweizer Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt (SIL) noch um 78 Prozent gesteigert werden. Das aber sei nach den Lupo-Aussagen "kein technischer Wert, sondern eine praktische Realität", hält BISF-Sprecher Jürgen Fingerle fest. Angesichts der aktuellen Steigerungsraten sei daher schon vor 2030 mit mehr als 140 000 Flugbewegungen im Jahr zu rechnen, heißt es in dem Schreiben an den TEB. Faktisch laufe die Schweizer Politik so zumindest "indirekt" auf die Verlagerung von Flugbetrieb aus Genf und Zürich an den EAP hinaus.

Die Initiativen stören sich da zum einen daran, dass "kein Konzept für Flugverfahren und -routen" vorliegt, um ein steigendes Flugaufkommen abzuwickeln; zudem taue die eher kurze Ost-West-Piste nicht für den aktuellen Flottenmix. Schließlich habe die Verteilung der Lasten regional schon jetzt Schlagseite, da Landeanflüge von Süden, also über Schweizer Gebiet, auf zehn Prozent gedeckelt und Direktstarts über Basel bereits von 21 Uhr an untersagt seien. Für alle anderen Anlieger gelte dagegen nur eine sechsstündige Nachtruhe. Es sei dringend "erforderlich, die Lebensqualität sowie die Balance zwischen Wirtschaftlichkeit und Belastungen trinational zu erhalten", heißt es im Schreiben an den TEB – zumal für Landeverfahren bereits "flächendeckend" auf den Luftraum über dem Markgräflerland zugegriffen werde. Ganz abgesehen vom Lärm gelte es, den Schadstoffausstoß der Triebwerke zu berücksichtigen. Schließlich addiere sich der unter dem Strich täglich auf eine Menge, die der des Schwerverkehrs auf der A 5, der B 3 und der A 35 im Elsass entspreche.

Kritik hat die BISF auch an der kompletten Freigabe des deutschen Luftraums entlang der Grenze für schweizerische und französische Stellen und die Haltung der Landesregierung dazu. In deren Namen nämlich verwies sie das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) in der Sache auf die Zuständigkeit des Bundes. Das ist formal zwar richtig, ignoriere aber politische Realitäten, klagt Fingerle. Offenbar unterstelle das MVI, dass die BISF vom Bundesverkehrsminister mit offenen Ohren empfangen werde. Faktisch schicke es diese so ohne Erkenntnisgewinn auf den Instanzenweg. "So wollen Bürger weder vor noch nach einer Wahl behandelt werden", klagt Fingerle.