

«Ich möchte keine Illusionen wecken»

Flughafen-Vizepräsident Eduard Belser über Ärger mit Südlandungen und mögliche Abhilfe

INTERVIEW: MARTIN MATTER, HANNES HÄNGGI

Der Baslerbieter alt Regierungsrat und EuroAirport-Verwaltungsrat Eduard Belser warnt im jüngsten Fluglärmstreit vor voreiligen Schlüssen und ist bereit, über eine Ausweitung der Nachtflugsperrre zu diskutieren.

baz: Herr Belser, haben Sie selber schon Anflüge mit dem Instrumentenlandesystem ILS-34 live erlebt?

EDUARD BELSER: Ja, und zwar in Neuchâtel. Die dortigen Verhältnisse kenne ich aber auch von früher her, als die Maschinen um den Kirchturm herumkurvten. Der Unterschied zu heute in Neuchâtel unter der ILS-Achse scheint mir weniger im Lärm zu liegen als in der Intensität: Die Abstände zwischen den Flugzeugen sind jetzt kürzer, die Anflüge sind weniger breit gestreut.

Im Mai gab es Tage, an denen 50 Prozent, einmal sogar 87 Prozent, aller Anflüge von Süden her kamen. Das ist massiv ...

Auf den einzelnen Tag bezogen sicher. Aber man darf nicht vergessen, dass wir von einem Jahresdurchschnitt ausgehen. Anfang Juni landete demgegenüber fast eine ganze Woche lang keine einzige Maschine von Süden her.

ILS-34 hat eine gewisse Lärmverschiebung vom Elsass weg Richtung Schweiz bewirkt. War das beabsichtigt?

«Wir denken über gewisse Tarifierreize zugunsten der Ost-West-Piste nach.»

Im Jahr 2000 wurden die europäischen Luftstrassen teilweise neu geordnet, und damit musste auch das Verkehrsregime am EuroAirport angepasst werden. Die Neuerungen brachten Frankreich und Deutschland zusätzliche Belastungen, während die Schweizer Seite entlastet wurde. Dagegen gab es natürlich heftigen Widerstand in Frankreich. Diskutiert wurde damals alles: Umkehrung des ganzen Anflugregimes, das heisst Landungen generell von Süden her und Starts nach Norden, oder eine hälftige

Aufteilung. Der Druck von Frankreich her war stark. Nach längerem Seilziehen ist es uns gelungen, das Kriterium der Besiedlungsdichte als Bestandteil der Überlegungen einzubringen.

War das ILS dabei ausschlaggebend? Es war klar unsere Absicht, auf ILS umzustellen. Das ist sicherheitsmässig der Stand der Technik. Zudem lassen sich damit die tiefen Sichtanflüge über dem Elsass und das Abdrehen über Allschwil vermeiden.

Der Schutzverband behauptet, die Verhandlungen seien zu lasch geführt worden. Vor allem hätten als Marke, bei der man auf das Südanflugregime umstellt, zehn Knoten Nordwindgeschwindigkeit gefordert werden sollen ...

Man kann den Bogen auch überspannen. Das kann zur Folge haben, dass der Verhandlungspartner dann seinerseits mit weitergehenden Forderungen kommt.

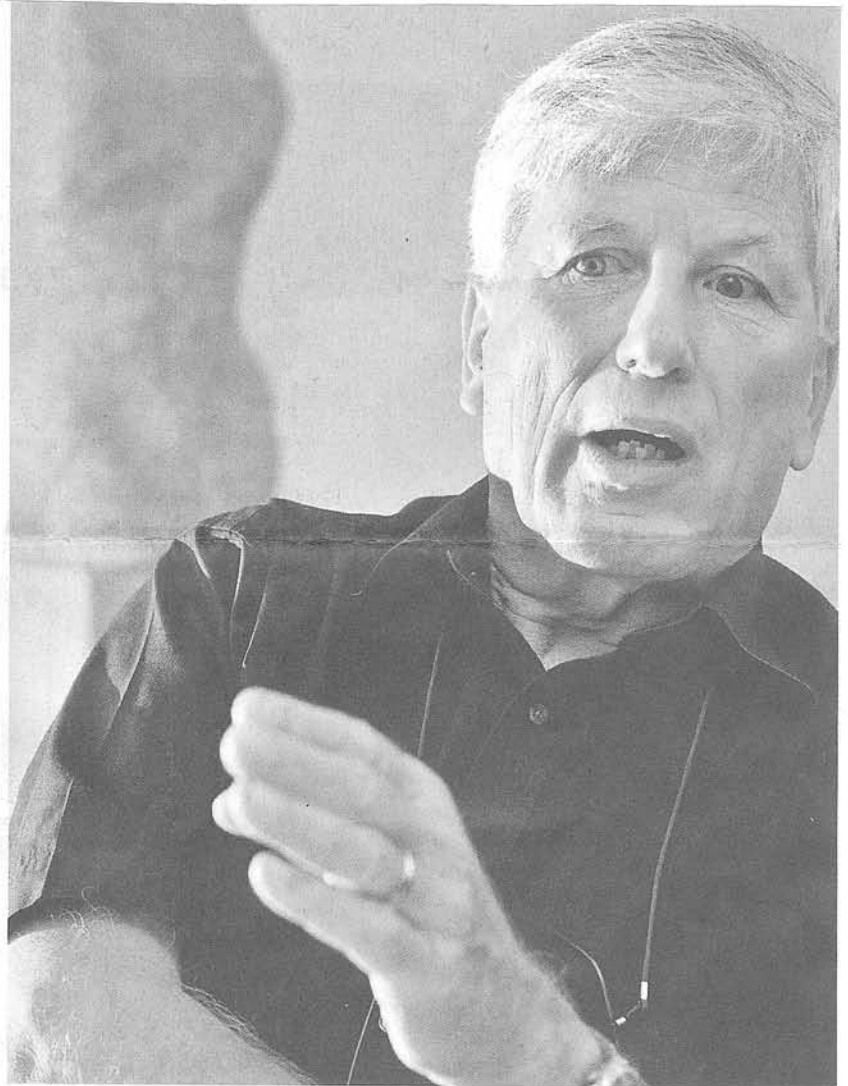
Die beiden Regierungen verlangten ja

ursprünglich zehn statt fünf Knoten. War das denn nicht verhandelbar?

Nein, es war nicht verhandelbar. Die Empfehlung, ab fünf Knoten Rückenwindkomponente zu wechseln, gilt in Europa auf praktisch allen Flughäfen. Und die Inspektion durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat gezeigt, dass die Praxis am EuroAirport korrekt ist.

Andererseits sind die fünf Knoten nun «betoniert». Jede Änderung bedingt Neuverhandlungen mit Frankreich. Wie gut stehen die Chancen, dass Frankreich darauf einsteigt?

Forderungen nach Neuverhandlungen bereits nach wenigen Monaten sind nicht gerade aussichtsreich. Auch ist die Bewertungsbasis ein



Druck aus Frankreich. Flughafen-Verwaltungsrat Eduard Belser (66). Foto Schmid

Eduard Belser

Jahr. Wie würden wir denn selber reagieren, wenn Frankreich Ende Februar aufgrund der anfänglich noch tiefen Prozentanteile an Südländungen sofort Neuverhandlungen verlangt hätte mit dem Ziel, die Windquote zu senken? Die Antwort wäre klar: Nein. Nach einem Jahr Erfahrung muss die Anwendung des neuen Systems im Detail analysiert werden. Dann können wir wieder politisch diskutieren. Aber dafür ist es jetzt wirklich zu früh.

Die Nachtflüge sind das, was die Leute wohl am meisten aufregt. Andererseits generieren die Nachtflüge, die Expressfrachtflüge, die meisten Umsätze. Was plant der Verwaltungsrat?

Zwischen 5 und 6 Uhr morgens sind jetzt nur Landungen erlaubt. Doch da gab es kaum Reklamationen. Wenn wir die Nachtflugsperrung bis auf 6 Uhr ausdehnten, würden wir etwas verbieten, das offenbar gar kein grosses Problem ist. Dieses Jahr gab es zudem erst zwei Tage, an denen zu dieser Zeit von Süden her gelandet wurde. Zur geforderten Ausdehnung der Nachtflugsperrung werden wir jetzt vertiefte Abklärungen einleiten. Der Verwaltungsrat wird dann Stellung nehmen und darlegen, was die Konsequenzen sind.

VIZEPRÄSIDENT. Eduard Belser (66) gehört seit 1995 dem Verwaltungsrat des EuroAirport an und ist dessen Vizepräsident. Zusammen mit Regierungsrat Adrian Ballmer (FDP) übt Belser das Verwaltungsrats-Mandat im Auftrag des Kantons Baselland aus. Der frühere Baselbieter SP-Ständerat gehörte zwischen 1987 und 1999 der Baselbieter Regierung an. 1999 wurde er an die Spitze des Bankrates der Schweizerischen Nationalbank berufen, eine Funktion, die er bis 2002 innehatte. Ma

Kann man abschätzen, was die wirtschaftlichen Auswirkungen eines ausgedehnten Nachtflugverbots wären?

Nein, dazu möchte ich bewusst noch nichts sagen; ich möchte auch nicht den Teufel an die Wand malen. Zuerst möchte ich einen möglichst sachlichen Bericht. Bei den strategischen Überlegungen sind wir von den geltenden Flugzeiten ausgegangen. Sollten die ändern, müssten wir die Strategie überarbeiten.

Ein besonderes Ärgernis ist die Ost-West-Piste, auf der eigentlich 20 oder 25 Prozent des Verkehrs laufen sollten, heute sind es nur wenige Prozent. Wie kann man die Situation verbessern?

Auch für uns ist dieses Thema unerfreulich. Die beiden Regierungen gingen damals aufgrund der erfolgreichen Crossair-Geschichte davon aus, dass die Vorgaben erfüllbar sind. Ein Jahr lang hat es funktioniert, dann ging die Crossair-Epoche völlig unerwartet zu Ende. Seither haben wir sehr viel mehr grössere Maschinen am Flughafen, die auf dieser kurzen Piste nicht oder kaum operieren können. Wir prüfen, mit welchen Massnahmen sich diese Piste beleben liesse. Um die nötigen 200 oder 300 Meter verlängerbar ist sie wegen der Hügel und der Autobahn aber kaum. Deshalb denken wir über gewisse Tarifierungen zugunsten dieser Piste nach.

Wie muntern Sie die verärgerte Bevölkerung unter der ILS-Achse auf?

Ich kann verstehen, dass Leute, die neu von Fluglärm betroffen sind, den auch stärker empfinden. Ich möchte ihnen aber auch zu bedenken geben, dass sie das Ganze nicht aus den Augen verlieren dürfen. Wir versuchen, die dichtbesiedelten Gebiete möglichst zu schonen. Mein Anliegen ist, dass wir zu den gemachten Versprechen stehen – es liegt aber nicht alles in unserer Macht, wie die Ost-West-Piste zeigt. Einen Trost kann ich der Bevölkerung deshalb nicht auf den Weg geben. Ich möchte keine Illusionen wecken.