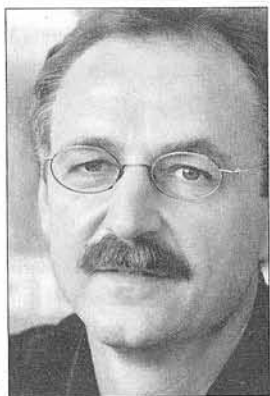
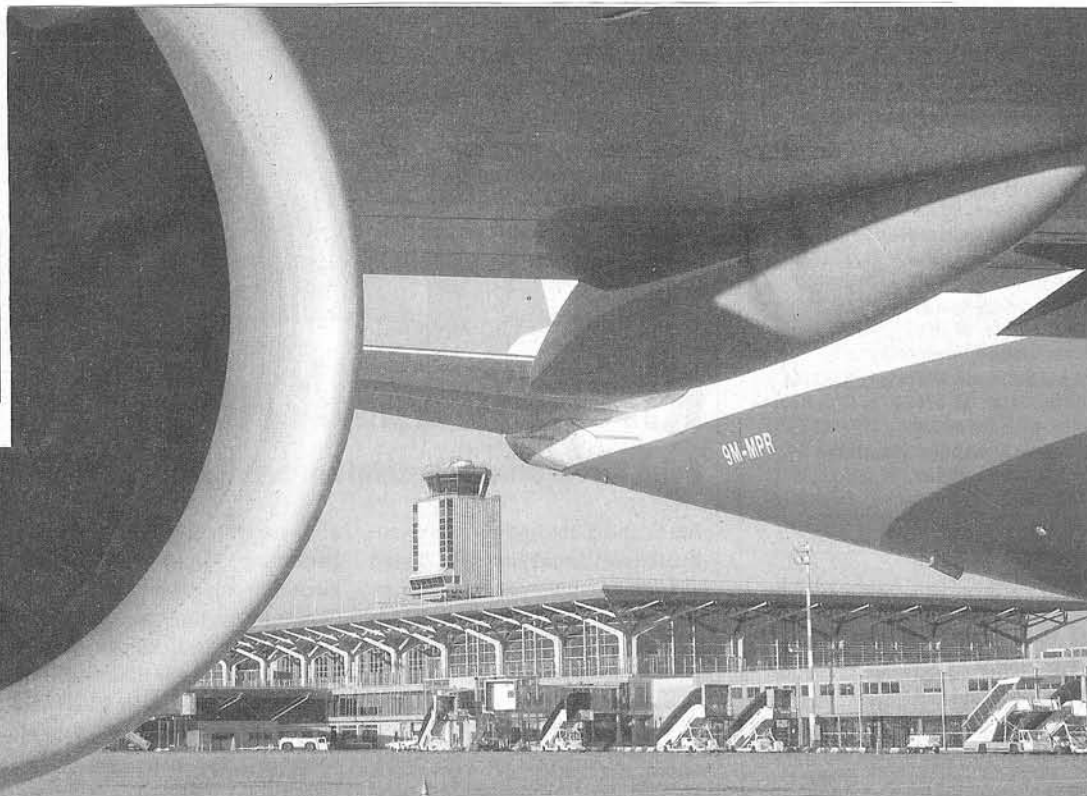


# Für ein strikteres Nachtflugverbot

BZ-INTERVIEW mit Jürgen Fingerle von den Flughafenrainern



Jürgen Fingerle



„Absichten, den EAP zu einem Hub für internationale Billigflieger auszubauen, lehnen wir entschieden ab“, sagt Jürgen Fingerle (Foto unten) für die südbadischen Flughafenrainern.

FOTO: KLAUS RÜTSCHLIN

LÖRRACH. Der Euro-Airport (EAP) kommt den Interessenverbänden der Anlieger wie der Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenrainern (BISF) ein Stück entgegen: Das Umweltbulletin 2007 stellt neben den Starts erstmals auch die Landungen und deren Verteilung in der Region dar. Nicht berücksichtigt hat der EAP dagegen einmal mehr die Forderung die Lärmesswerte nach der europäischen Lärmrichtlinie auszuweisen. Michael Baas hat sich mit dem stellvertretenden BISF-Vorsitzenden Jürgen Fingerle über das Verhältnis von BISF und EAP unterhalten.

**BZ:** Die Darstellung der Landeanflüge ist eine alte Forderung der BISF. Wie kommt es, dass der EAP ihr nachgegeben hat?

**Fingerle:** Eine Hilfe war sicher die Tatsache, dass das Regierungspräsidium Frei-

burg die Forderung aufgegriffen hat und sich Regierungsvizepräsident Frank Scherer in der trinationalen Umweltkommission im Herbst 2007 sehr diplomatisch in unserem Sinn geäußert hat. Letztlich geht diese Frage aber an den EAP: Es scheint zumindest so, als sei dieser an einem konstruktiven Klima interessiert.

**BZ:** Wieso ist es der BISF so wichtig, dass neben den Starts auch die Landungen dargestellt werden?

**Fingerle:** Es geht darum, die regionalen Belastungen angemessen zu dokumentieren. Das Pistensystem am Euro-Airport ist streng in Nord-Süd- beziehungsweise Süd-Nordrichtung

ausgerichtet. Aber in beide Richtungen sind die Spielräume eng begrenzt. Die Direktstarts über Basel sind beschränkt auf sieben pro Tag und dieses Kontingent wird nicht einmal ausgeschöpft. Im Norden wiederum begrenzt ein militärisches Sperrgebiet den zivilen Flugverkehr. Deshalb starten und landen die meisten Maschinen in einer 270-Grad Kurve über dem Elsass und dem Markgräflerland und daher ist die deutsche Seite nach wie vor von rund 30 Prozent der Starts und 45 Prozent der Landungen betroffen.

**BZ:** Zumindest bei den Starts sind die Flugzeuge aber schon vergleichsweise hoch, wenn sie auf die deutsche Seite schwenken.

**Fingerle:** Die Belastungen in elsässischen Gemeinden wie Hegenheim sind

bei den Starts fraglos höher; da erreicht der Lärmpegel zum Teil 95 Dezibel. Aber mache Frachtjumbos sind auch bei uns noch so niedrig, dass sie Mühe haben, den Schwarzwald zu überfliegen. Grundsätzlich ist aber nicht einzusehen, dass die direkten An- und Abflugrouten blockiert sind, vor allem nicht nach Norden über den dünn besiedelten Hardtwald.

**BZ:** *Diese Verlängerung der Flugrouten nach Norden wird seit Jahren thematisiert. Bislang scheiterte sie an Frankreich.*

**Fingerle:** Derzeit ist aber wieder Bewegung in der Sache; zumal der französische Präsident Sarkozy angekündigt hat, das Militär zu verkleinern und der Militärflughafen Meyenheim strategisch keine Bedeutung mehr hat. Die Signale stimmen uns zuversichtlich. Andererseits gibt's in den Anliegerorten Interessen, den Flugplatz zu erhalten, vor allem als Arbeitgeber. Da müssten also Alternativen geboten werden.

**BZ:** *In der Schweiz sorgt das neue Anflugsystem ILS 34, das mehr Landungen von Süden ermöglicht, in den neu betroffenen Baselbieter Gemeinden für Proteste. Irritiert Sie das St.-Floriansprinzip?*

**Fingerle:** Das verfolgen wir schon mit einem gewissen Unbehagen. Zunächst halten wir an der ILS 34-Regelung fest und plädieren vor allem auch dafür, die Entwicklung wie vereinbart bis zum Jahresende zu beobachten und nicht jetzt schon emotionalisierte Debatten zu beginnen. Dass das dennoch gemacht wird, erkläre ich mir vor allem mit der Bevölkerungs-

struktur. Binningen, wo der Protest besonders massiv ist, ist eine der reichsten Gemeinden der Schweiz.

**BZ:** *Verstehe ich Sie richtig der Umgang einiger Baselbieter Gemeinden mit dem ILS 34 könnte auch zu einem Keil für die inzwischen im Grunde trinational aufgestellte Front der Bürgerinitiativen werden?*

**Fingerle:** Die Gefahr besteht in der Tat. Aber wir hoffen das verhindern zu können. Vor allem der Schutzverband, in dem sich die Neubetroffenen organisieren, vertritt derzeit sehr einseitig lokale Interessen. Das aber läuft auf eine Verstärkung der Zweiklassen-Gesellschaft um den EAP hinaus. Das kann es nicht sein.

**BZ:** *Dass der Verkehr in südlicher Richtung immer auch über das dicht besiedelte Basel mitsamt den Industrieanlagen geht, beeindruckt Sie nicht wirklich?*

**Fingerle:** Natürlich verstehen wir die damit verknüpften Ängste und Befürchtungen. Aber an anderen Flughäfen zum Beispiel in Frankfurt oder New York wird auch Stadtgebiet überflogen. Warum nicht in Basel? Aus der Risikoanalyse lässt sich jedenfalls kein Argument für die aktuelle Praxis ableiten. Basel-Stadt und der Süden, die bisher vom Fluglärm weitgehend weitgehend verschont geblieben sind, haben ihre Interessen schon effektiv vertreten. Für mich markiert das ILS 34 eine Grenze. Im Sinn von Flugsicherheit und guter Nachbarschaft muss der Staatsvertrag umgesetzt werden.

**BZ:** *Die BLSF kritisiert auch wie der Flughafen die Lärmwerte ausweist. Warum?*

**Fingerle:** Uns geht es darum, dass die europäische Richtlinie EU 2002/49 berücksichtigt wird. Sie schreibt Aufschläge von fünf beziehungsweise zehn Dezibel für

Abend-, und Nachtflüge vor. Da zehn Dezibel in etwa einer Verdoppelung des tatsächlich hörbaren Lärmpegels entsprechen, ist das ein Menge.

**BZ:** *Das heißt die Lärmwerte verschleiern die wahren Belastungen?*

**Fingerle:** Sie entsprechen nicht der EUNorm und sind schwer vergleichbar mit anderen Flughäfen. In jedem Fall steht der EAP im Vergleich etwas besser da, vor allem nachts. Das passt zur Geschäftsstrategie, die den Ausbau des Express-Frachtverkehrs vorsieht und der fliegt meist in der Nacht.

**BZ:** *Sie fordern Wachstum durch Qualität statt durch Quantität. Was heißt das?*

**Fingerle:** Diese Formulierung benutzen wir schon länger. Sie spielt an auf Günther Oettinger und seine Stuttgart-Strategie. Zunächst einmal erkennen wir die Bedeutung des EAP für die Region an und gegen den damit verbundenen Business-Verkehr gibt es keine Einwände. Wachstum durch Qualität meint vor allem den Ausbau flugnaher Serviceangebote wie Jet Aviation. Das schafft Arbeitsplätze und dient der regionalen Wertschöpfung. Kritisch sehen wir dagegen gewisse Entwicklungen im Billigflugverkehr vor allem die zunehmenden Nachtflüge, um die Maschinen oft zu nutzen, und die Absichten, den EAP zu einem Hub für internationale Billigflieger aufzubauen. Das wäre eine Wiederkehr des Euro-Cross. Das lehnen wir entschieden ab.

**BZ:** *Was ist derzeit das zentrale BLSF-Ziel?*

**Fingerle:** Aus unserer Sicht muss ein striktes Nachtflugverbot und die Anwendung von direkten Start- und Landeverfahren ohne Kurvenmanöver unter 3000 Meter über Grund kommen. Das wäre ein großer Beitrag zur Akzeptanz des EAP.