

Fact Sheets der IG Euroairport zum Fluglärm vom 29.1. bis 5.3.18

Stellungnahme des Schutzverbandes vom 29.3.2018

In ihrem Papier bezeichnet uns die IG EUROAIRPORT als „Flughafengegner“. Bei jeder Gelegenheit betonen wir, dass wir uns der grossen wirtschaftlichen Bedeutung des EAP durchaus bewusst sind. Aber wir sind überzeugt, dass sich der Fluglärm, vor allem nachts, ohne wesentliche wirtschaftliche Einbussen reduzieren lässt. Dies geht aus der EAP-eigenen Impactstudie von 2009 hervor (s.u.). An der Medienkonferenz vom 18.1.18 haben die trinationalen Schutzorganisationen um den EAP ihre Forderungen in einer Charta festgehalten.

Den angeblichen „Behauptungen der Flughafengegner“ und den „Realitäten“ aus Sicht der IG EAP haben wir unsere Argumente entgegengestellt. Viele unserer angeblichen Behauptungen sind frei erfunden, andere falsch wiedergegeben. Um Leserinnen und Leser zu schonen, beschränken wir uns auf besonders krasse „Realitäten“.

„Behauptungen der Flughafengegner“ laut IG EAP	„ Realität“ laut IG EAP	Argumente des Schutzverbandes
<p>Thema: Fluglärmvermeidung</p> <p>Der EuroAirport nutzt die Piste 08/26 bewusst nicht, um D- und F-Gebiete zu schonen</p> <p>Die Abflugrouten Rwy 15 sind so gewählt, um hauptsächlich die Franzosen zu schonen.</p> <p>Die Kurvenflüge bei den Abflugsrouten sind lärm- und schadstoffintensiv und somit nicht mehr zeitgemäss</p>	<p>6 Punkte</p> <p>Die Piste 15/33 ist die Hauptpiste mit 3'800 Metern, mit Instrumenten-Landesystem ausgerüstet. Sie wird daher am meisten benützt.</p> <p>Die Piste 08 führt im Endanflug über wirklich sehr dicht besiedeltes Gebiet. Für den Start eignet sie sich wegen des Second-Segment Hindernisses ebenfalls nur für Kleinflugzeuge.</p> <p>Die jetzigen Routen wurden vor ein paar Jahren so bestimmt, dass sie am wenigsten Anwohnerinnen und Anwohner direkt beeinflussen. Sie verlangen unmittelbar nach dem Start ein Abdrehen nach Nordwesten.</p> <p>Abflugsrouten (Noise Abatement Procedures) sind weltweit in Kraft, um die Lärmbelastungen zu reduzieren. Die Behauptung, dass diese schadstoff- und lärmintensiv seien, entbehrt jeder Grundlage.</p> <p>Hinter dieser Forderung steckt vermutlich das Kalkül, dass daraus resultierende vermehrte Direktabflüge über die Stadt Basel viele zusätzliche und für sie hilfreiche Lärmgegner aktivieren würden.</p>	<p>Die Charta-Unterzeichner haben die ersten zwei Behauptungen nicht aufgestellt. Mit dieser Unterschiebung versucht die IG EAP die trinationalen Schutzverbände gegen einander auszuspielen. Die drei gemeinsamen CHARTA-Forderungen nützen allen, dem Elsass, Südbaden und dem Baselbiet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachtflugsperrung von 23 bis 06 Uhr wie in Zürich • Plafonierung der Flugbewegungen bei 100'000 / Jahr • Neuausrichtung der lärm- und schadstoffintensiven Südstarts <p>Abdrehen „unmittelbar nach dem Start“? Laut Schreiben der früheren Umweltbeauftragten des EAP an den SV ist nur der frühest mögliche, nicht aber der spätest mögliche Abdrehpunkt nach Nordwesten vorgeschrieben; deshalb die grosse Streuung der Radarspuren über Allschwil und Hégenheim.</p> <p>„Weder schadstoff- noch lärmintensiv“: Woher denn der Russbelag im Sommer auf den Gartentischen in Allschwil und die Verdoppelung des Nachtfluglärms laut EAP seit 2013? Baselland, Elsass und Südbaden tragen die Fluglärmbelastung allein, Basel wird nur im äussersten Neubadquartier tangiert.</p> <p>„Vermehrte Direktabflüge über die Stadt“ führen über Neuallschwil, Binningen und Bottmingen, nicht über Basel. Der Landrat hat die Kritik an den lärm- und schadstoffintensiven Südstarts übernommen. Am 11. 1. 2018 hat er die Optimierung der der An- und Abflugrouten verlangt – mit 82 zu 0 Stimmen!</p>

<p>Abflüge auf der Piste 15 in Richtung Süden sind, zumal nachts, grundsätzlich zu vermeiden</p>	<p>Die Pistenrichtung (Runway in use) ist grundsätzlich abhängig von der herrschenden Windrichtung. Eine leichte individuelle Seiten- oder Rückenwindkomponente ist gemäss der Flugzeughandbücher grundsätzlich tolerierbar. Bei Übersteigen dieser Limite muss zwingend auf eine andere Piste umgestellt werden. Wenn nun aus meteorologischen Gründen die Piste 15 in Betrieb ist und die landenden Flugzeuge in Richtung Süden anfliegen, so kann nur normalerweise eine andere Maschine nicht auf der Piste 33 in Richtung Norden starten, da dies dem Befahren einer Einbahnstrasse gleichkommt. Zwar möglich, aber nur unter Einhaltung einer entsprechenden zeitlichen Separierung, was aber nicht immer möglich ist. Deshalb gilt grundsätzlich: Landung aus Norden Start in den Süden.</p> <p>Dass im Jahre 2017 die Direktlandungen vom Süden her zugenommen haben, hat mit den herrschenden Windverhältnissen zu tun.</p>	<p>Laut einer Recherche der BZ vom 23.1.18 erfolgten während einer Testwoche zwischen 23 und 24 Uhr 35 Prozent der Starts nach Süden, obwohl total nur vier Nordlandungen stattfanden. Mit den Windverhältnissen ist dies nicht zu erklären.</p>
<p>Starts ab der Mitte der Piste 15 statt ab der Pistenschwelle (sog. Inter-section Take-Offs) sind zu vermeiden/zu verbieten, da sie die angrenzenden Siedlungsgebiete in einer geringeren Höhe überfliegen</p>	<p>Mit einem Start ab Pistenschwelle wird vor allem mehr Treibstoff verbrannt, weil die Flugzeuge zuerst dorthin rollen müssen, was bis zu 1'500 Meter zusätzliche Strecke ausmachen kann. Diesen Mehrverbrauch würden sie dann mit einem verminderten Startschub (sog. Derated Take-Off Thrust) wieder kompensieren, womit ihre tatsächliche Höhe über einem bestimmten Punkt vermutlich nicht viel höher wäre. Massgebend ist die Minimum-Sicherheitshöhe von 1'300 Fuss (396 Meter) beim Abdrehen. Eine mögliche Lösung wäre es, die Minimum-Höhe über besiedeltem Gebiet heraufzusetzen, was aber wiederum zu einem höheren installierten Startschub und somit zu mehr Fluglärm führen würde. Die dafür zuständigen Französischen Behörden sind, in Zusammenarbeit mit dem Dachverband ICAO, laufend am optimieren der Prozederes. Allerdings können diese aus Sicherheitsgründen nur im Konzert mit den weltweiten Bestimmungen eingeführt werden.</p>	<p>Die durchschnittliche zusätzliche Rollstrecke beträgt rund 1000 Meter. Der dafür benötigte Treibstoff macht weniger als 1 Promille des Gesamtbedarfs jedes Fluges aus. Der Präfekt hat bereits per Erlass verfügt, dass von 22 bis 07 Uhr an der Pistenschwelle zu starten ist. Dies offenbar ohne „Störung im Konzert mit den weltweiten Bestimmungen“.</p>
<p>Die Anzahl der Flugbewegungen müsste auf 100'000 Flüge plafoniert und der Flugverkehr damit mengenmässig eingefroren werden.</p>	<p>Seit dem Jahr 2006 stagniert die Anzahl der Flugbewegungen bzw. stieg nur marginal an, während die Anzahl der beförderten Flugpassagiere von damals 3.8 auf nunmehr 7.9 Millionen angestiegen ist. Der Trend geht also zu grösseren, moderneren und somit leiseren Flugzeugen (z.B EasyJet: A319/A320(NEO) A321(NEO)). Eine Plafonierung bewirkt also im Prinzip nicht</p>	<p>Von 2006 bis 2015 hat die Passagierzahl fast um 100%, die Zahl der Flugbewegungen aber nur um 13% zugenommen. Dies gemäss dem damaligen EAP-Direktor Jürg Rami 1. dank laufend verbesserter Sitzauslastung, 2. wegen der grösseren Flugzeuge. Die Sitzauslastung von EasyJet beträgt inzwischen rund 93%, sie kann nur noch unwesentlich gesteigert werden. Folglich bleiben</p>

	<p>viel. Vielmehr wäre sie eine Einschränkung des Wettbewerbs, wenn weitere Flüge nicht mehr zugelassen werden dürften – mit all seinen Nachteilen!</p> <p>Der Flughafen wurde einst in ein schwach besiedeltes Gebiet gelegt, in ein Gebiet, in welchem wenig Leute gestört wurden vom Fluglärm, welcher damals von alten Kolbenmotor-Flugzeugen dominiert wurde. Dieses Gebiet ist seither sehr stark angewachsen, vermutlich nicht zuletzt auf-grund der tiefen Bodenpreise. Es ist anzunehmen, dass sich viele neue Anrainer dort niedergelassen haben in der Absicht, später gemeinsam gegen den Flughafen vorzugehen und damit ihre eigene Lebensqualität zu steigern. Der Flughafen war aber zuerst da!</p>	<p>zur Bewältigung des Mehrverkehrs nur noch mehr oder grössere Flugzeuge übrig, die in der Regel auch mehr Lärm verursachen.</p> <p>Der Flughafen wurde 1946 als Stadtflughafen geplant, zum EUROAIRPORT ist er erst viel später geworden. Aber schon immer befand er sich nur 3,5 km von den dichtbesiedelten Quartieren Allschwils entfernt. Nicht Allschwil ist gegen den Fluglärm hingewachsen, sondern umgekehrt.</p> <p>Der Sachplan Infrastruktur Luftverkehr von 2012 (SIL) sieht ein Wachstum um 50% auf 147 000 Flugbewegungen vor, danach soll eine zweite Nordsüdpiste gebaut werden. Bei gleichbleibender Flugzunahme wie in den letzten acht Jahren wird diese Zahl im Jahr 2030 erreicht sein. Diese fatale Entwicklung können wir nur mit der Plafonierung stoppen.</p>
<p>Thema: unspezifiziert</p>	<p>17 Punkte davon 2 mit Verweis auf FS Gesundheit</p>	
<p>Die Verlängerung des Nachtflugverbotes (von heute 24:00 – 05:00 neu auf 23:00 – 06:00 Uhr) hat keine Auswirkungen auf den Flugverkehr.</p> <p>Die Fluggesellschaften können sich problemlos an reduzierte Öffnungszeiten des Flughafens anpassen (Passagierverkehr).</p>	<p>Eine Beschneidung der Öffnungszeit hat für die Fluggesellschaften sehr wohl Auswirkungen. Es ist elementar, ob pro Tag 4 oder aber nur 3 Rotationen geflogen werden können. Die Öffnungszeit bestimmt direkt die Rentabilität eines in BSL stationierten Flugzeugs und somit auch das Angebot – die Nachfrage ist jedenfalls vorhanden.</p> <p>Natürlich könnte der Flughafen schon früher schliessen und morgens gleich noch-mals 1 Stunde später öffnen. Die Frage ist aber, ob die Wirtschaftlichkeit trotzdem noch gewährt wäre. Es spielt schon eine Rolle, ob eine Airline wie z.B. die EasyJet statt 4 nur noch 3 Rotationen pro Tag fliegen kann; ein Flugzeug kostet vor allem auf dem Boden Geld. Dass eine EasyJet oder eine Wizz auf unserem Flughafen eine wichtige Basis eröffnet hat, hat schon seine Gründe.</p> <p>Im Jahre 2017 verzeichnete der EAP in den Randstunden 848 Landungen mit Passagierflugzeugen – alle vom Norden her, also ohne Lärmauswirkungen für BS/BL. Ein grosser Teil davon war</p>	<p>Ab Basel fliegen sog Punkt-zu-Punktflüge. Dasselbe gilt auch für 72 Prozent der Zürcher Passagiere, nur 28 Prozent betreffen den Hub-Verkehr. Was Zürich kann, das kann auch Basel. Laut Impactstudie des EAP von 2009 hat eine Nachtflugsperrung von 23 bis 06 Uhr keinen Passagierverlust zur Folge. Die Airlines können sich „anpassen“ oder „voraussichtlich anpassen“, auch EasyJet. Die Befürchtung, dass Expressfrachtfirmen wegzögen, ist vom Tisch, seit die Nachtflugsperrung an allen fünf benachbarten Flughäfen länger dauert als in Basel. Nach der Crossair-Pleite hat der EAP bewusst auf Fracht und LOW COST gesetzt – die Lärmfolgen sind bekannt. Die 40 Gemeinden der Saint Louis-Agglomération haben sich gegen Starts auf dem EAP nach 23 Uhr ausgesprochen, ebenso der Trinationale Districtrat Basel. Der Landrat hat 2016 zum dritten Mal mit einer behördenverbindlichen Motion die Nachtflugsperrung von 23 bis 06 Uhr gefordert, mit 66 Ja zu 9 Nein. Wo steht all das im Papier der IG EAP? Man kann auf die Dauer einen Flughafen nicht gegen den Willen</p>

<p>Die Fluggesellschaften können sich problemlos an reduzierte Öffnungszeiten des 8 Prozent betreffeFlughafens anpassen (Luft- und Expressfracht).</p>	<p>verspätet unterwegs. Hätten diese nicht mehr landen können, hätte am folgenden Morgen die Maschine für den Weiterflug gefehlt und nicht nur die Rotationen, sondern auch die Rentabilität wären nicht mehr gegeben gewesen.</p> <p>Unsere Industrie ist vor allem auf die so genannten Express-Frachtflüge (z.B. DHL, Federal Ex-press, UPS etc.) angewiesen, und diese wiederum auf eine möglichst späte Startzeit. Das ist deren Konzept: die nach Betriebsschluss der wichtigen Firmen eingesammelten Kleinfrachten und Dokumente müssen erfasst, sortiert und versandbereit gemacht werden, damit sie so spät wie möglich an die nächsten Hubs (z.B. Paris, Brüssel, Köln/Bonn, Leipzig) geflogen werden können - dafür ist ein später Betriebsschluss des Flughafens essenziell. In den Hubs wiederum werden, mitten in der Nacht, die aus allen Ländern (inkl. Übersee) eintreffenden Sendungen neu sortiert und in die wartenden Flugzeuge verladen, damit diese, angepasst an die ersten möglichen Landungen am Zielort, wieder disponiert werden können. Ziel ist es, dass in Basel die ankommenden Sendungen beim morgendlichen Betriebsbeginn der Industrie ausgeliefert werden können – just in time. So funktioniert unsere Wirtschaft heute!</p>	<p>der betroffenen Bevölkerung und ihrer Parlamente betreiben. Eine Nachtflugsperre von 23.00 bis 06 Uhr mit Verspätungsabbau bis 23.30 wie in Zürich würde die Akzeptanz des EAP wesentlich verbessern.</p> <p>Laut David Kaiser, Firma DHL, ist der grösste Teil der in Basel umgeschlagenen Expressfracht gar nicht für die Region bestimmt (wohl aber der Lärm?). Der heutige und schon die beiden früheren Chefs von Novartis Schweiz haben uns versichert, dass ihre Fracht per LKW nach Frankfurt geht und erst dort ins Flugzeug verladen wird. Laut einer Recherche der BZ vom 23.1.18 machen die Frachtflugzeuge 87 Prozent der Starts auf dem EAP von 23 bis 24 Uhr aus, sie sind zudem die grössten und die lautesten Flugzeuge.</p>
<p>Basel ist mit den längeren Öffnungszeiten doch nur das Überlaufbecken für Zürich!</p>	<p>Der EuroAirport akzeptiert nur in vorgängig bewilligten Ausnahmefällen Überlauf-Verkehr vom Flughafen Zürich. Operationelle Verspätungen des Verkehrs aus Zürich werden in der Pufferzeit zwischen 23:00 und Mitternacht noch abgehandelt – in Zürich selbst, wohlverstanden! Die Beschränkung auf 23:00 im Falle von Zürich ist also eher ein Etikettenschwindel.</p>	<p>Niemand hinderte die Airlines daran, nach Einführung der längeren Nachtflugsperre in Zürich im folgenden Jahr in Basel zu landen. Der Verspätungsabbau in Zürich ist nicht „zwischen 23 Uhr und Mitternacht“ möglich, sondern nur bis 23.30. Zudem wurde Zürich kürzlich von Frau Bundesrätin Leuthard verwarnt, man dürfe nach 23 Uhr „die Ausnahme nicht zur Regel machen“.</p>
<p>Starts um 05:00 Uhr sind einfach noch zu früh.</p>	<p>Starts finden erst ab 06:00 Uhr statt; ab 05:00 Uhr ist der Flughafen nur für Landungen offen, und diese erfolgen ohnehin hauptsächlich vom Norden her, also aus dem Elsass.</p>	<p>Die Schutzverbände haben nie behauptet, dass in Basel ab 05Uhr gestartet werde. Was bezweckt die IG EAP mit dieser weiteren Unterstellung?</p>
<p>Zürich bewältigt vier Mal mehr Expressfracht als Basel, und dort haben diese Airlines kein Problem mit den eingeschränkten Betriebszeiten.</p>	<p>Falsch. ZRH fertigt überhaupt keine Express-Frachtflüge ab. Es gibt einen Unterschied zwischen Expressfracht (siehe oben) und reiner Luftfracht. Und noch-mals einen zwischen Vollfrachtflugzeugen und dem Beilad von Luftfracht auf normale Passagier-flüge. Vor allem bei letzteren sind die Kapazitäten verhältnismässig gering – es ist die Anzahl der Flüge, die das hohe Frachtaufkommen ausmachen. ZRH fertigt keinen Express-Frachtverkehr ab, weil die</p>	<p>Wir haben bei Zürich nie von Express-Frachtflügen gesprochen, sondern von Expressfracht; und deren Tonnage ist in Zürich viermal grösser als in Basel. Dies gemäss Statistik der beiden Flughäfen. Dieses Thema erübrigt sich, da der Grossteil der in Basel umgeschlagenen Expressfracht gar nicht für Basel bestimmt ist (s.o.). D a r ü b e r sollte man diskutieren,</p>

<p>Die Wirtschaft würde durch das erweiterte Nachtflugverbot nicht beeinträchtigt.</p> <p>Der Nachtflugverkehr hat sich in den letzten Jahren verdoppelt.</p> <p>In ZRH ist es dank dem strengeren Nachtflugregimes viel ruhiger.</p> <p>Dauerschall über 40 dB behindert den gesundheitsfördernden Tiefschlaf.</p>	<p>Betriebszeiten des Flughafens dies nicht erlauben!</p> <p>Natürlich benötigt die Wirtschaft keine Flüge nach Mallorca, Pristina oder nach Gran Canaria. Aber auch EasyJet fliegt mittlerweile mit Verbindungen in den Tagesrandstunden ganze Scharen von Geschäftsleuten an ihr Ziel. Diese Zielgruppe bevorzugt frühe Abflüge und späte Rückkehr nachts, damit der Tag für das Geschäft optimal genutzt werden kann. Es ist deshalb vermessen zu behaupten, dass die Wirtschaft, interessiert an möglichst guten Verbindungen mit den klassischen Geschäftsreisezielen, unter weiteren Einschränkungen nicht leiden würde.</p> <p>Rein rechnerisch schon: Wenn aus zwei Flügen deren vier werden, hat sich der Verkehr tatsächlich verdoppelt.</p> <p>In ZRH gilt die Zeit zwischen 23.00 und 24:00 Uhr als Puffer für Verspätungen. Und dieser Puffer wird gebraucht: Im Jahre 2016 fanden in dieser Zeit folgende Bewegungen statt:</p> <p style="text-align: center;">ZRH BSL</p> <p>- Abflüge zwischen 23:00 und 24:00 Uhr 2'465 1'919</p> <p>In BSL wurden rund 85% dieser Abflüge nach Norden über unbewohntes Gebiet im elsässischen Hardwald geführt. Trotzdem fanden während zwischen 22:00 und 06:00 Uhr (nach 24:00 Uhr aufgrund von dringlichen und einzeln bewilligten Ausnahmen) Flugbewegungen statt:</p> <p style="text-align: center;">ZRH BSL</p> <p>- Abflüge zwischen 22:00 und 06:00 Uhr 12'369 9'102</p> <p>Zusätzlich sind im Falle von ZRH durchschnittlich weitaus grössere und damit lärmintensivere Flugzeuge (Langstreckenflugzeuge) im Einsatz als in BSL.</p> <p>Fazit: die romantische Vorstellung vom nachtruhierten Flughafen Zürich entbehrt also jeder Grundlage.</p> <p>Dauerschall während 24 Stunden am Tag entsteht vor allem beim Verkehr an einer Autobahn oder einer vielbefahrenen Vororts- oder Innenstadt-Strasse. Weitere Lärmquellen sind z.B. Güterverkehr der Eisenbahn oder Tramverkehr in den Städten. Bei den in der ganzen Schweiz angewandten restriktiven</p>	<p>Mit Rücksicht auf den Klimawandel empfehlen grosse und namhafte Firmen Telekonferenzen und Webmeetings, wo immer dies möglich ist.</p> <p>Diese Bemerkung ist zynisch gegenüber den lärm betroffenen Anwohnern. Der Schalldruck hat sich in Allschwil von 2013 bis 2016 zwischen 23 und 24 Uhr von 37 auf 51 Dezibel mehr als verzehnfacht und der Lärm für das menschliche Ohr mehr als verdoppelt. Der gesetzliche Grenzwert von 50 Dezibel wurde überschritten. Wo steht das im Text der IG EAP?</p> <p>Die IG EAP vergleicht Äpfel mit Birnen: Basel weist rund dreimal weniger Flugbewegungen auf als Zürich, folglich sollten auch die Nachtflüge von 22 bis 06 Uhr in Basel dreimal geringer ausfallen als in Zürich, also statt 9102 nur rund 4100.</p> <p>„Grössere und lärmintensivere Flugzeuge“ sind vor allem die erwähnten 87 Prozent Frachtflieger zwischen 23 und 24 Uhr in Basel.</p> <p>Die Schutzverbände haben nie von „Dauerschall“ gesprochen. Erstens verursachen Flugzeuge bekanntlich keinen Dauerschall. Und zweitens ist es nicht ein Dauerschall und auch nicht der Durchschnittslärm, welcher für die Gesundheitsschäden des Fluglärms massgebend ist, sondern der Wechsel zwischen</p>
---	--	---

	<p>Nachtflug-Einschränkungen kann von einem Dauerschall gar nicht gesprochen werden! Der Flugverkehr endet (mit den vorgängig beschriebenen Ausnahmen) um 24:00 und beginnt erst um 06:00 Uhr – um 05:00 Uhr ist der Flughafen nämlich lediglich für landende Flugzeuge offen, die in der Regel wetterabhängig ohnehin meistens vom Norden her landen. Wer also von Dauerschall spricht, kann nicht den Flugverkehr ab dem EuroAirport meinen!</p>	<p>Lärmspitzen und lärmarmen Intervallen (intermittency ratio).</p>
<p>Fluglärm ist schädlich.</p>	<p>Niemand würde ernsthaft die schädliche Wirkung des Lärms in Abrede stellen. Lärm ist immer schädlich. Aber die Haupt-Lärmquelle ist nun mal der Strassen- und Bahnverkehr, und zwar im Gegensatz zum Flughafen während 24 Stunden. Ein startendes Flugzeug erzeugt je nach Typ und Entfernung zwischen 50 und 70 dB – ein Wert, der durch den Dauerlärm des Strassenverkehrs locker übertroffen wird. Übrigens: Der Geräuschpegel im Innern eines gut besuchten Restaurants kann schnell 80 und mehr Dezibel betragen!</p>	<p>64 Prozent der Südstarts erzeugen über Allschwil laut Umweltberichten des EAP mehr als 70 Dezibel Lärm, und davon die Hälfte mehr als 75 Dezibel. Dies bedeutet gegenüber den Zahlen der IG EAP rund zehnmal mehr Schalldruck und doppelt so viel Lärm für das menschliche Ohr.</p>
<p>Flugzeuge sind laut.</p>	<p>WAREN laut! Seit der Inbetriebnahme der ersten und sehr lauten Jets in den 50er-Jahren – ältere Personen erinnern sich – wurde der Fluglärm generell um zwei Drittel reduziert. Und die neueste Generation von Flugzeugen (z.B. A320Neo, B737Max, B787, A350 etc.) reduzieren den Lärm gegenüber Vorgängermodellen nochmals um rund 10 dB, was einer Halbierung der Lärmemissionen gleichkommt. Und diese Entwicklung wird nie abgeschlossen sein!</p>	<p>Zitat aus dem Bericht des Bundesrates zur Luftfahrtspolitik von 2016: „Wegen der steigenden Bewegungszahlen lässt sich der Anstieg des Lärms nicht verhindern“.</p>
<p>Fluglärm ist direkt verantwortlich für ein höheres Risiko für ... Schlafstörungen ... Schlaganfälle ... Bluthochdruck ... Herzinfarkte ... Diabetes. Wissenschaftliche Studien u.a. «Sirene», beweisen dies.</p>	<p>Bereits in den frühen Siebzigerjahren wurden in der ganzen Schweiz und in vielen Airports weltweit stringente Nachtflugbeschränkungen eingeführt, und niemand hegt ernsthafte Pläne, diese wieder aufzuheben. Verschiedenste Universitäten und Ministerien haben verschiedenste Studien erstellt oder in Auftrag gegeben, die die gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms untersuchen bzw. beweisen sollen. Die Studien untersuchen den Einfluss des Dauerlärms auf den gesamten Organismus. Im Wesentlichen handelt es sich – in dieser Reihenfolge – um Strassenlärm, Bahnlärm und Fluglärm. Nur, ein Kausalzusammenhang zwischen den erwähnten Krankheiten und explizit dem Fluglärm lässt sich bei keiner Studie nachweisen, da der Fluglärm – sofern überhaupt vorhanden – nicht vom anderen Umgebungslärm zu trennen ist. Und letzterer ist, in Nähe von Autobahnen oder Bahnlinien, während 24 Stunden signifikant!</p>	<p>„Ein ursächlicher Zusammenhang (Kausalzusammenhang) zwischen Fluglärm, vor allem in der Nacht, und Herz-Kreislauf-Erkrankungen wird in der epidemiologischen Wissenschaft anerkannt.“ Deutsches Umweltbundesamt 2010</p> <p>Die NORAH-Studie wurde ausschliesslich von Eignern und Airlines des Flughafens Frankfurt finanziert. Kurz nach Erscheinen des Studienplans erschien ein Aufruf von über 100 Wissenschaftlern, die wegen gravierender methodischer Mängel den Abbruch der Studie forderten.</p> <p>Schlafstörungen durch Fluglärm wurden in zahlreichen Studien nachgewiesen, auch im Schlaflabor (1 – 4, 9).</p>

<p>Kinder leiden besonders unter dem (Flug-)Lärm</p> <p>Flugverkehr ist ein Umweltverschmutzer, besonders bezüglich CO2-Ausstoss</p>	<p>Die NORAH-Studie (DE) stützt sich auf Befragungen und basiert somit auf subjektive Empfindungen. Die noch laufende SIRENE-Studie stützt sich ebenfalls auf Befragungen, jedoch zusätzlich auf Versuche im Schlaflabor. Bei diesen wird der Fluglärm jedoch nicht simuliert, da nachts gar kein Flugverkehr stattfindet! Bei den Probanden, die dem künstlichen Strassen- und Eisenbahnlärm ausgesetzt werden, sind bis jetzt jedoch keine Veränderungen ihrer Schlafstruktur nachweisbar. Achtung: die Studie ist noch nicht abgeschlossen oder publiziert. Fazit: die Studien können vieles beweisen, jedoch nicht den Kausalzusammenhang Gesundheitsstörungen/Fluglärm! Beachten Sie bitte das Factsheet «Gesundheitsrisiken durch Lärm und Immissionen».</p> <p>Beachten Sie bitte das Factsheet «Gesundheitsrisiken durch Lärm und Immissionen».</p> <p>Der zivile Luftverkehr ist mit rund 2% am weltweiten Verbrauch von fossiler Energie beteiligt. Daraus resultiert auch ein Anteil von rund 2% am menschenverursachten CO2-Ausstoss. Ein modernes Verkehrsflugzeug verbraucht bei einem Interkontinentalflug auf 100 km rund 3 Liter Treibstoff pro angebotenen Sitzplatz. Der weltweite Luftverkehr trägt gemäss dem Bericht „Aviation and the Global Atmosphere“ der UNEP und WMO (IPCC 1999) mit 3.5%) zum menschenverursachten Treibhauseffekt bei. Quelle: AeroSuisse Vademecum 2017</p>	<p>Die Bundesämter für Umwelt und für Zivilen Luftverkehr beziffern den Anteil des Luftverkehrs an der Schweizer CO2-Produktion mit 12 Prozent, neuere Untersuchungen mit bis zu 18 Prozent, wir halten uns an den Mittelwert von 15 Prozent. Der heutige Luftverkehr in der Schweiz soll sich bis 2030 um 50% zunehmen. Andererseits hat sich die Schweiz verpflichtet, die terrestrische CO2- Emission bis 2030 zu halbieren. Auf Grund dieser gegenläufigen Entwicklungen nähert sich der Anteil des Luftverkehrs an der Schweizer CO2-Produktion der 50Prozent-Marke. Eine leichte Verlangsamung dieses Prozesses kann dank der Effizienzsteigerung der Flugzeugmotoren erwartet werden. Die durchschnittliche CO2-Freisetzung eines mittleren Langstreckenfluges beträgt eine Tonne – pro Passagier. Die übrigen Emissionen des Luftverkehrs, etwa Russ und Stickoxide, tragen bedeutend mehr zur Klimaerwärmung bei als CO2. Zudem ist die Klimaeinwirkung der erwähnten Emissionen gegenüber terrestrischer Freisetzung mehr als doppelt so gross, weil sie in grosser Höhe anfällt. An den externen Kosten des Schweizer Flugverkehrs von 1,8 Milliarden Franken pro Jahr (SIRENE-Studie) haben Luftschadstoffe und Klimaerwärmung den grössten Anteil. Diese Kosten gehen zulasten der Allgemeinheit. Ohne globale Schutzmassnahmen erwartet die Wissenschaft in der Schweiz bis 2100 einen Temperaturanstieg von 2,7 bis 4,8 Grad.</p>
--	---	---

<p>Der Bahnanschluss des Flughafens bringt nur eine Flugverkehrszunahme, da die Passagiere veranlasst werden, statt den Hochgeschwindigkeitszug das Flugzeug zu besteigen.</p> <p>Mit der Bahn würde die Fahrt ab SBB zum Flughafen gerade mal 2 Minuten länger dauern.</p>	<p>Selbst wenn es einen Hochgeschwindigkeitszug nach den kanarischen Inseln gäbe, würden die Passagiere trotzdem ganz klar das Flugzeug vorziehen! Für Destinationen wie Frankfurt oder Paris ist der Hochgeschwindigkeitszug gerade noch interessant, aber bereits nach München, wohin es nur sehr schlechte Verbindungen gibt, ziehen die Passagiere begreiflicherweise das Flugzeug vor. Mit dieser Behauptung begibt sich der Schutzverband auf einen Nebenschauplatz, da die von ihr vehement geforderte weitere Einschränkung des Flugverkehrs mit der geplanten Bahnverbindung nichts zu tun hat.</p> <p>Vielleicht nachts um zwei Uhr, wenn es sonst keinen Individualverkehr in der Stadt gibt. Zudem ist die Kapazität und nicht zuletzt der Komfort eines Busses mit der Eisenbahn keinesfalls zu vergleichen. Eine Ablehnung oder gar Bekämpfung des Bahnanschlusses widerspricht krass dem sorgsam ge-pflegten Öko-Image. Denn nur eine Zugverbindung vermag den stetig zunehmenden Individualverkehr, und damit auch der steigende Bedarf nach zusätzlichen Parkplätzen und -Häusern, eindämmen.</p>	<p>Der frühere Gemeindepräsident von Allschwil erklärte, dass die längere Nachtflugsperrung und die Verhinderung des Bahnanschlusses die zwei Hauptziele der Schutzorganisationen sind. Dass der Bahnanschluss zu mehr Fluggästen führen würde, lässt sich nicht widerlegen. Laut BAZL stösst der Flughafen Zürich an seine Kapazitätsgrenzen, deshalb müsse die Kapazitätsreserve in Basel vermehrt nutzbar gemacht werden. Dazu wäre die Bahnverbindung von Zürich zum EAP ein willkommenes Mittel. Der Bahnanschluss soll ohne Steuern rund 250 Mio. Schweizerfranken kosten. In Frankreichs Infrastrukturplan für die nächsten 20 Jahre fehlt der Bahnanschluss. Resultat: „Die Bahn zum EuroAirport wird wohl nie fahren“ (BaZ 8.3.2018). Aber wir bleiben wachsam.</p>
<p>Thema: Gesundheitsrisiken Lärm + Immissionen</p>	<p>6 Punkte</p>	
<p>Wissenschaftliche Studien beweisen die gesundheitsbeeinflussende Wirkung von Fluglärm</p>	<p>1. NORAH-Studie (Deutschland): Die Versuchspersonen nahmen einerseits an Schlafversuchen im eigenen Hause teil, und andererseits mussten sie einen Fragebogen ausfüllen, in welchem sie über ihren Belästigungsgrad des Nachtlärms (Strasse, Schiene, Flugverkehr) befragt wurden. Es ist nicht hinterlegt, nach welchen Kriterien die Versuchspersonen ausgewählt wurden. Wohnten sie nahe eines Flughafens, einer Strasse und/oder einer Bahn? Es bleibt auch zu erwähnen, dass der Abend- und Morgenflugverkehr in FRA oder DUS wesentlich intensiver ist als in BSL.</p> <p>2. SIRENE-Studie (Schweiz; die Studie ist jedoch noch nicht abgeschlossen oder publiziert!): Die Studie untersucht die akuten Effekte auf den Schlaf (Aufwachreaktionen, Arousals) und im Vergleich der Zusammenhänge hinsichtlich Biomarkern und genetischen Prädispositionen die Kurzzeit-Effekte (Globale Schlaf-Parameter, Leistungsfähigkeit, Gestimmtheit, Kardiometabolische Biomarker etc). Zwei Gruppen von</p>	<p>Wie oben erwähnt, ist die NORAH-Studie nicht allgemein anerkannt.</p> <p>Wesentliche Teile von SIRENE sind vor einem Jahr publiziert worden und sind laut Studienleitung endgültig: Tödliche Herzinfarkte, Herzversagen und ischämischer Hirnschlag treten um unsere drei Landesflughäfen signifikant häufiger auf als anderswo in der Schweiz. Damit wurden zahlreiche andere Studien und Metaanalysen bestätigt (5,7, 9, 13, 14). Dem Nachtfluglärm und der unterschiedlichen Dauer der</p>

	<p>Versuchspersonen wurden aus Zufallsstichproben aus der CH-Bevölkerung nahmen an der Studie teil: A. Umfragen. Untersucht wurden die individuellen Prädispositionen, z.B. die Lärmempfindlichkeit, die Kontronrollerwartungen etc. Die Antworten fallen grundsätzlich subjektiv aus. B. Schlaflabor. Die Versuchspersonen nehmen in einem Schlaflabor an einem wöchentlichen Test teil, in welchem sie während der ganzen Nacht verschiedenen Lärmszenarios ausgesetzt werden (Strassen- und Schienenverkehr).</p> <p>☒☒Der Flugverkehr wird im Labor gar nicht simuliert, da des Nachts kein Verkehr stattfindet! Der Rückschluss auf den Schlafraubenden Nachtverkehr ist also aus der Luft gegriffen bzw. wissenschaftlich nicht belegt!</p> <p>☒☒Bei den im Schlaflabor eingesetzten Probanden handelt es sich um Personen, die eine zuvor gemessene 90 %ige Schlaf-Effizienz aufwiesen, also „gesund schlafen“. Bei den Versuchen zeigten diese keine grossen Schlaf-Veränderungen.</p>	<p>Nachtflugsperrung wird in dieser und anderen Studien (9) wesentliche Bedeutung beigemessen. „Die Hinweise, dass der Nachtfluglärm besonders schädlich ist, verdichten sich“ (NZZ 2.12.16).</p> <p>Niemand bestreitet, dass Strassen- und Bahnlärm insgesamt schädlicher sind als der Fluglärm.</p>
<p>Fluglärm verursacht Schlafstörungen</p>	<p>In der NORAH-Studie wird wörtlich festgehalten: „Personen, die dem Flugverkehr gegenüber eher kritisch eingestellt sind, schlafen generell schlechter als Luftfahrtbefürworter“ (Coping Mechanism). Der Empfindung des Lärms und dessen Störungseffekt ist also zu einem beachtlichen Teil eine Frage der subjektiven, inneren Einstellung.</p>	<p>Die Schlafstörungen durch Fluglärm sind bereits vielfach nachgewiesen worden, auch im Schlaflabor (1-4, 9, 13).</p> <p>Wie erwähnt, ist NORAH nicht allgemein anerkannt. Mehrere Studien haben festgestellt, dass Personen, die sich subjektiv vom Verkehrslärm nicht gestört fühlen, gleich starke Schlafstörungen erfahren wie subjektiv gestörte Personen (2, 4, 9, 13). Dasselbe gilt auch für die anderen Gesundheitsschäden (SIRENE, 9).</p>
	<p>Fluglärm erhöht die Bluthochdruck-Gefahr (Primäre und sekundäre Hypertonie)</p>	<p>Zur fehlenden Anerkennung von NORAH vgl. oben.</p> <p>Es gibt zahlreiche Studien und Metaanalysen, welche den Blutdruckanstieg unter Fluglärm eindeutig belegen (3, 5-7, 9).</p>

Primäre Hypertonie wird durch folgende Faktoren begünstigt:

- ☒ Lebensstil (z.B. Alkohol, Nikotin etc)
- ☒ Vererbung
- ☒ Ernährungsgewohnheiten (Salzkonsum, Kaliummangel, Fettsäuren und Blutfettwerte etc)
- ☒ Bewegungsmangel

Sekundäre Hypertonie kann seine Ursachen haben in

- ☒ Nierenerkrankungen
- ☒ Stoffwechselstörungen
- ☒ Hormonelle Störungen
- ☒ Nebenwirkungen von Medikamenten etc.

Die NORAH-Studie konnte nicht statistisch sicher bestätigen, dass chronischer Fluglärm den Blutdruck erhöht. Dieses Ergebnis widerspricht teilweise Hinweisen aus früheren Studien, ist insgesamt jedoch mit dem Stand eines Großteils der bisherigen Forschung vergleichbar. Zitat: „Die gefundenen durch Fluglärm verursachten Blutdruckerhöhungen liegen im Bereich von wenigen Millimetern Quecksilbersäule – das ist

<p>Der (Nacht-)Fluglärm sorgt bei der anliegenden Bevölkerung für erhöhtes Risiko für Herzinfarkte und Schlaganfälle</p>	<p>weniger als die Messungenauigkeit eines normalen Blutdruckmessgeräts. Erhöhungen dieser Größenordnung haben für die Entstehung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen keine Bedeutung. Es ergaben sich jedoch Hinweise auf besonders empfindliche Personengruppen.“</p> <p>Mögliche Risikofaktoren für einen Herzinfarkt sind</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Ernährung: Übergewicht und hohe Cholesterinwerte durch fettreiche und energie-dichte Nahrungsmittel ☒ Bewegungsmangel ☒ Vererbung ☒ Lebensstil (z.B. Alkohol, Nikotin etc.) ☒ Folgeschäden (erhöhter Blutdruck, Diabetes, Arterienverkalkung etc.) 	<p>Laut der Herzinfarktstudie von 2010 sind tödliche Herzinfarkte um die drei Flughäfen Basel, Genf und Zürich bis zu anderthalb Mal so häufig wie anderswo in der Schweiz (8). Die SIRENE-Studie hat diesen Zusammenhang bestätigt.</p>
<p>Der (Nacht-)Fluglärm sorgt bei der anliegenden Bevölkerung für ein erhöhtes Risiko von Diabetes.</p>	<p>Diabetes basiert auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☒ Nicht beeinflussbare Ursachen: Alter, Geschlecht, Vererbung ☒ Beeinflussbare Ursachen: Lebensstil, Ernährungsgewohnheiten, Körperliche Aktivitäten, Körpergewicht, Bluthochdruck <p>Grundsätzlich: Der Faktor Fluglärm ist bei Diabetes nicht nachweisbar.</p> <p>Bei der Sirene-Studie wiesen einzelne Probanden während der Schlaflabor-Versuchen eine veränderte Glukoseregulation auf, deren Ursache jedoch nicht eindeutig dem Lärm zugeordnet werden kann; sie könnte auch aufgrund der im Labor veränderte Ernährung bzw. der physischen Aktivität verursacht werden. Auf jeden Fall kann kein Kausalzusammenhang mit dem Lärm nachgewiesen werden.</p>	<p>Laut den Schweizer Studien SAPALDIA und SIRENE sind neue Diabetesfälle um die drei Landesflughäfen bis doppelt so häufig wie anderswo. Der Effekt von Fluglärm ist stärker als der von Strassen- oder Bahnlärm. Zahlreiche andere Studien kommen zu vergleichbaren Ergebnissen und erklären auch den Mechanismus (9).</p>
<p>Kinder leiden besonders unter dem (Flug-)Lärm</p>	<p>Es ist sicher einleuchtend, dass Kinder lärmempfindlich sind. Allerdings sagt die NORAH-Studie: „Kinder in stark lärmbelasteten Gebieten fühlen sich gesundheitlich weniger wohl als Kinder an ruhigeren Orten. Auswirkungen von Fluglärm auf Vorläuferfähigkeiten des Lesens wie die Laut-verarbeitung oder das Hörverstehen konnte NORAH allerdings nicht nachweisen.“</p> <p>Im Prinzip müsste eine Studie gegenübergestellt werden, die den Einfluss von anderen Ablenkungsfaktoren oder Schlaf raubenden Aktivitäten wie z.B. der übermässige Genuss von You-Tube-Filmen, Live-Chats oder das Computerspielen abends einen Einfluss auf die Schlaf-Effizienz und somit auf das Konzentrationsvermögen darstellt. Die allein bestimmende Wirkung des Flug-verkehrs auf die Konzentrationsfähigkeit</p>	<p>Einmal mehr: NORAH fehlt die Anerkennung. Die Nachtruhe der Primarschüler von 21 bis 07 Uhr wird durch den Basler Flugbetrieb von 05 bis 24 Uhr halbiert, Traum- und Tiefschlaf, für die Erholung unentbehrlich, werden reduziert. Weitere Folgen (10-12):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Attention deficit hyperactivity syndrome (ADHS) 2) Lernstörung durch Schlafstörung 3) Erworbene Hilflosigkeit (learned helplessness) <p>Eine der wichtigsten Studien ist 20 Jahre alt. Computerspiele etc. gab es damals kaum (10).</p> <p><i>Siehe auch Homepage des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen</i></p>

	scheint nicht gegeben; er Kausalzusammenhang ist also nicht bewiesen.	
Thema: Wirtschaftliche Bedeutung	6 Punkte	
<p>Der EuroAirport liegt in Frankreich und hat deshalb keine wirtschaftliche Bedeutung für die Region Nordwestschweiz</p> <p>Der EuroAirport dient ja hauptsächlich den Billig-Fluglinien, die damit ein grosses Verkehrsaufkommen generieren.</p> <p>Die Billig-Fluglinien dienen ja nur dem Ferien- und Freizeitverkehr; für den Geschäftsreiseverkehr spielen sie keine Rolle.</p> <p>Der Langstreckenverkehr fliegt ab Zürich-Kloten. Der EuroAirport bietet also nur unwichtige (und unnötige) Kurzstreckenflüge an.</p>	<p>Der EuroAirport generiert eine Wertschöpfung von 1,6 Milliarden CHF! Im Jahre 2017 arbeiteten rund 25'000 Personen direkt und indirekt für den EuroAirport, davon rund 6'400 Personen für den EAP selbst. Dieser gehört somit zu den wichtigsten Arbeitgebern der Region (im Elsass sogar der wichtigste!). Für jeden direkten Arbeitsplatz entstehen zudem indirekte 3.5 Arbeitsplätze, und jeder direkt erwirtschaftete Euro generiert zwei weitere Euros Wertschöpfung in der Region! Auch wenn 75% der auf dem EAP Arbeitenden Personen Französischer Herkunft sind, so arbeiten diese primär bei Schweizerischen Firmen, welche ihrerseits wichtige Steuern an den Kanton abliefern.</p> <p>Tatsächlich macht diese Verkehrsart den grösseren Teil des Verkehrsaufkommens aus; die EasyJet ist mit 59% Anteil die Haupt-Fluggesellschaft und die Wizz Air die Nr. 2. Diese Gesellschaften und ihre Verkehrsleistungen entsprechen einem starken Bedarf: im Betriebsjahr 2017 generierten sie 64 % des gesamten Passagier-Verkehrsaufkommens!</p> <p>Natürlich benötigt die Wirtschaft keine Flüge nach Mallorca, Pristina oder nach Gran Canaria. Aber auch EasyJet fliegt mittlerweile mit Verbindungen in den Tagesrandstunden ganze Scharen von Geschäftsleuten an ihr Ziel. Diese Zielgruppe bevorzugt frühe Abflüge und späte Rückkehr nachts, damit der Tag für das Geschäft optimal genutzt werden kann. Das spart Zeit und Geld. Der Billig-Reiseverkehr darf keineswegs unterschätzt werden; er spielt wirtschaftlich mittlerweile eine bedeutende Rolle.</p> <p>Die Schweizer National-Airline führt seine Langstreckenflüge tatsächlich ab ihrem Hub ZRH durch. Die lokalen Passagiere erreichen diesen Flughafen per SBB oder Individualverkehr. 2017 generierte der EAP rund 7,9 Mio Passagiere – wohlverstanden Lokalpassagiere! Der in Basel nachgefragte Punkt-zu-Punkt Kurzstreckenverkehr ist überhaupt nicht</p>	<p>Eine weitere üble Unterstellung. Wie erwähnt: die Schutzorganisationen sind sich der wirtschaftlichen Bedeutung des EAP voll bewusst, aber wir sind überzeugt, dass sich der Fluglärm, insbesondere in der Nacht, ohne wesentliche wirtschaftliche Einbussen reduzieren lässt. Dies geht aus der EAP-eigenen Impactstudie von 2009 hervor (s.o.).</p> <p>Die Zahl von 25 000 Arbeitsplätzen ist in der Studie von Steer Davis Gleaves nicht belegt. Mehr als die Hälfte der Arbeitsplätze am EAP sind industrieller Art und somit nicht an den Personen- und Frachttransport gebunden.</p> <p>Laut Bundesgericht hat das Wohlbefinden der Bevölkerung Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen des Flugverkehrs.</p> <p>„Scharen von Geschäftsleuten“: Laut EasyJet 18 Prozent Ihrer Passagiere. Zürich befördert viel mehr Geschäftsleute als Basel. Werden ihre Geschäfte durch die längere Nachtflugsperrung verschlechtert?</p> <p>„Die Schweizer National-Airline“ gibt es nicht. Swiss gehört zur Deutschen Lufthansa.</p>

<p>Der EuroAirport hat ein viel zu unwichtiges Einzugsgebiet. Die Passagiere können genausogut ab Zürich fliegen.</p> <p>Güter gehören auf die Schiene, und nicht auf die Strasse oder in die Luft.</p>	<p>unwichtig und schon gar nicht unnötig. Unsere Industrie verlangt nach vielfältigen Tagesrandverbindung zu europäischen Zentren. Der EAP bietet aber nebst dem Kurzstreckenverkehr aber auch Mittelstreckenflüge an. Der Flug-hafen ist also für Tourismus und Geschäftsreiseverkehr eine wichtige Voraussetzung zur wirtschaftlichen Entwicklung.</p> <p>Der EuroAirport ist nicht nur als Flughafen für die Kantone BS, BL, SO, AG und JU zu sehen, sondern hat, wie sein Claim „Basel-Mulhouse-Freiburg“ impliziert, ein trinationales Einzugsgebiet. Dieses besteht aus einer Bevölkerung von 3.2 Mio. Personen (im Umkreis von 60 Minuten Autodistanz bzw. 6.3 Mio. bei 90 Minuten). Der Ländersplit zeigt den Anteil der Schweiz bei 50% sowie Frankreich/Deutschland bei je 25%. Wohlbemerkt: dies sind zum grössten Teil Lokalpassagiere und weniger wie z.B. in Zürich, Transitpassagiere!</p> <p>Der Frachtverkehr generierte im 2017 einen Umschlag von rund 115'000 Tonnen. Das ist alles internationaler Frachtverkehr, der zeitkritisch ist und auf keine andere Art transportiert werden kann. Unsere Wirtschaft ist darauf angewiesen</p>	<p>Diese Behauptung haben wir nie erhoben, eine weitere üble Unterstellung.</p> <p>Laut David Kaiser, Firma DHL, ist der grösste Teil der in Basel umgeschlagenen Fracht gar nicht für die Region bestimmt. Man ist wohl hier wegen der niedrigen Taxen und der Betriebszeit bis Mitternacht. Wie erwähnt: die schweren und lauten Frachtflieger entsprachen 87 Prozent der Starts zwischen 23 und 24 Uhr.</p>
---	---	--

Literatur: **1)** Maschke et al. Bundesgesundheitsblatt 1995; 38: 130, **2)** Ising et al. Umweltmed. Forsch. Prax. 2001; 6: 181, **3)** European Union 2010, Techn. Report No 11, 2010, **4)** P. Frei et al. Int: J. Hyg Environment. Health 2014; 217: 188, **5)** Haralabidis AS et al. Europ. Heart J. 2008; 29: 658, **6)** Jarup L. et al. Health Prospect. 2008; 116: 329, **7)** Göschke H. Schweiz. Ärztezeitung 2015; 96: 265, **8)** Huss A. et al. Epidemiology 2010; 21: 829, **9)** Münzel Th: J. Amer. Coll. Cardiol. 2018, 71: 688, **10)** Banavatvala J. Lancet 2004; 364: 646, **11)** Bullinger et al. Zbl. Hyg. Umweltmed. 1998/99; 202: 127, **12)** Clarc C. et al. Am J. Epidemiol. 2006; 163: 27, **13)** Vienneau D et al. Environmental Research. 2015; 138: 372-80, **14)** Correia A W, et al. Brit. Med.J. 2013 ; 347 : 11