

## Einspruch

# Notorische Faktenresistenz

Von Hans Göschke

Als Vertreter der Luftfracht will uns Herr Tschudin (Einspruch: «Bemerkungen zum Fluglärm»; BaZ 12. 7. 17) vom fluglärmfreien Riehen aus belehren, wie wir mit dem Fluglärm umzugehen haben.

Tödliche Herzinfarkte sind um die Flughäfen Basel, Genf und Zürich anderthalb Mal so häufig wie anderswo in der Schweiz. Daraus leitet Herr Tschudin zweierlei ab: 1. «Der Basler Flughafen kann die Zahl der Flüge pro Tag locker verdoppeln.» 2. «..., dass die längere Betriebszeit keinen weiteren Einfluss auf das Herzinfarkt-Risiko hat.» Die Logik dieser Ableitungen will uns nicht einleuchten. Leider ist der Fluglärm in der Nacht weitaus am schädlichsten. Laut Studienleitung der zitierten Schweizer Studien ist «der Nachtfluglärm besonders kritisch». Eine Studie des Deutschen Umweltbundesamtes von 2010 in Köln hat dies bestätigt. Herr Tschudin räumt ein, dass er die medizinischen Studien zum Infarkt-Risiko des Fluglärms nicht kennt. So kennt er auch die besondere Wirkung des Nachtfluglärms auf die Häufigkeit von Herzinfarkten nicht.

### Ausnahme nicht zur Regel machen

Als Nachtstunden gelten im Flugverkehr die acht Stunden von 22 bis 6 Uhr. Davon wird in Basel von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr geflogen, in Zürich jedoch nur von 22 bis 23 Uhr. Folglich dauert der reguläre Nachtbetrieb in Zürich eine Stunde, in Basel aber drei Stunden, also dreimal länger.

Ein Verspätungsabbau ist in Zürich entgegen der Aussage von Herrn Tschudin nur bis 23.30 Uhr möglich. Und auch diese Flüge müssen reduziert werden nach der kürzlich erfolgten Warnung von Bundesrätin Doris Leuthard, «man dürfe die Ausnahme nicht zur Regel machen». Zudem hat ein Gerichtsurteil die Offenlegung der umstrittenen Praxis beim Verspätungsabbau in Zürich gefordert.

Die kritischste Stunde ist in Basel wie überall jene von 23 bis 24 Uhr, in welcher sich der Lärm in Allschwil seit 2013 mehr als verdoppelt hat. Im Jahr 2016 ist in dieser Stunde der gesetzliche Grenzwert von 50 Dezibel erstmals überschritten worden. Der Nachtfluglärm ist von 5 bis 6 Uhr weitaus geringer als zwischen 22 und 24 Uhr, aber bei Südländungen ist Schlaf zwischen 5 und 6 Uhr in Neuallschwil unmöglich.

## Die Luftfrachtfirmen sind in Basel wegen der niedrigen Taxen und weil sie bis Mitternacht fliegen können.

Laut David Kaiser von der Expressfracht-Firma DHL ist der geringste Teil der «Basler» Luftfracht für die Region bestimmt. Die Luftfrachtfirmen sind in Basel wegen der niedrigen Taxen und weil sie bis Mitternacht fliegen können. Müssen wir weiterhin den nächtlichen Fluglärm für Fracht aus Einzugsgebieten von Zürich und Genf übernehmen? Die Tatsache, dass Zürich pro Jahr viermal mehr Expressfracht als Basel beförderte, entnehmen wir den offiziellen Statistiken der beiden Flughäfen.

Herr Tschudin konstruiert aus der grösseren Zahl ausländischer Airlines in Zürich einen Unterschied zu den Lokalpassagieren von Basel. Aufgrund dieses Unterschiedes sei in Basel der Nachtflugbetrieb bis Mitternacht notwendig.

Tatsache ist jedoch, dass sich laut Impactstudie des EuroAirport von 2009 alle Airlines an die längere Nachtflugruhe von 23 bis 6 Uhr «anpassen» oder «voraussichtlich anpassen» könnten, auch Easyjet. Es ist bedauerlich, dass Herr Tschudin diese wichtige Studie offenbar nicht kennt. Weiter empfehlen wir ihm vor einer erneuten Wortmeldung die Lektüre der wichtigsten Studien zum Thema Gesundheitschäden des Fluglärms.

PD Dr. med. Hans Göschke, Binningen, Vorstand Schutzverband.