

1. Forderung der Trinationalen Charta:

Nachtflugsperrre von 23 bis 06 Uhr wie in Zürich

1

Nachtflugsperrre von 23 bis 06 Uhr wie in Zürich

Hans Göschke, Schutzverband

Pressekonferenz 18.01.2018



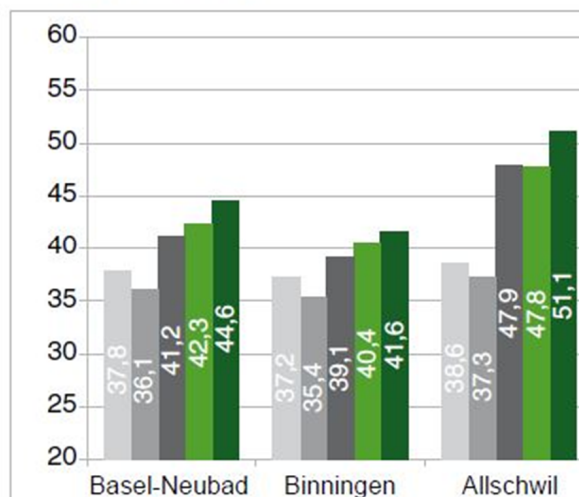
Die Schäden, welche der Fluglärm verursacht, kommen vor allem durch den Nachtfluglärm zustande, die gesundheitlichen und die wirtschaftlichen Schäden. Deshalb erhalten Lärmwerte zwischen 22 Uhr und 06 Uhr weltweit einen Zuschlag von 10 Dezibel.

Von welchem Lärm reden wir?

Der Nachtfluglärm hat um den EAP seit 2013 massiv zugenommen.

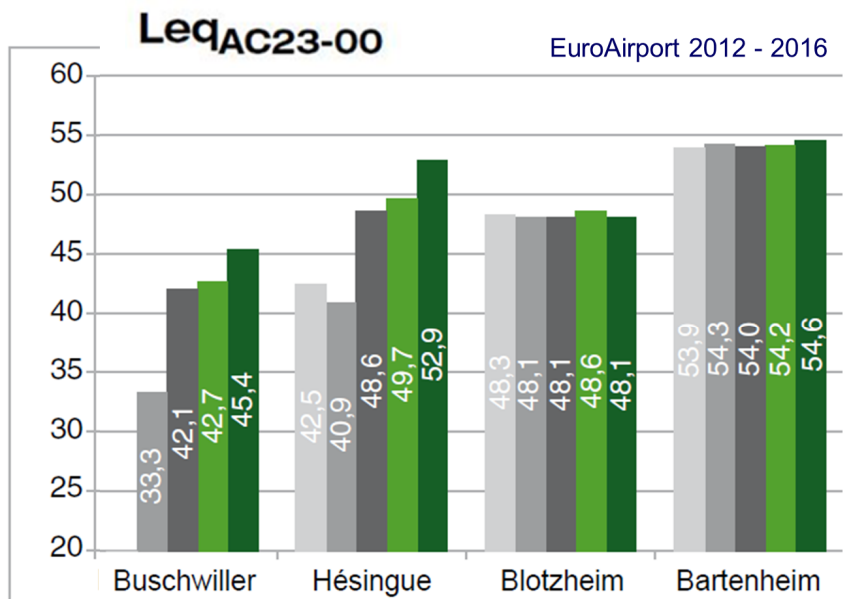
2

LeqAC23-00 EuroAirport 2012 - 2016



In Allschwil hat sich der Lärm von 23 bis 24 Uhr für das menschliche Ohr mehr als verdoppelt, von 37 auf 51 Dezibel Durchschnittslärm. Der gesetzliche Lärmgrenzwert von 50 Dezibel wurde damit überschritten.
Noch schlimmer sieht es im Elsass aus.

3

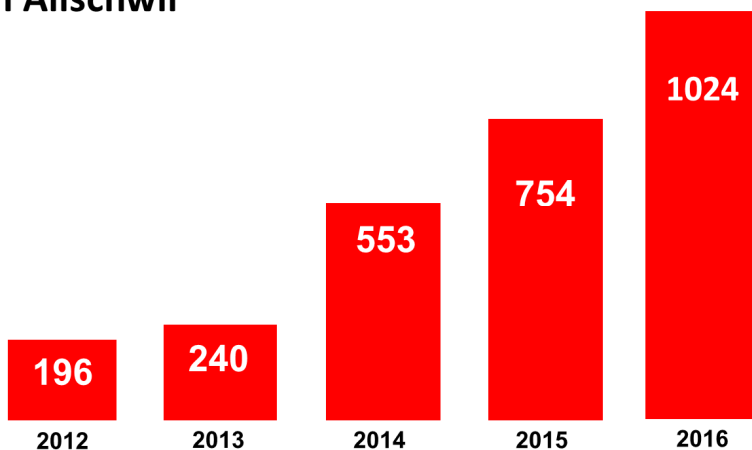


Hans Göschke, Schutzverband

Der Fluglärm findet im Elsass und im Baselbiet statt, Basel-Stadt ist kaum betroffen.
Die Zahl der nächtlichen „Weck-Flüge“ mit mehr als 70 Dezibel hat sich in Allschwil verfünffacht.

4

Lärmwerte Lmax über 70 dB von 22 bis 06 Uhr in Allschwil



Hans Göschke, Schutzverband

Dies bedeutet im Jahresdurchschnitt jede Nacht drei Lärmspitzen. Im Sommer, wenn die Fenster offenstehen, sind es sogar vier Lärmspitzen, weil im Sommer mehr geflogen wird. Das reißt jede und jeden aus dem Schlaf, jede Nacht viermal.

Als Raymond Crohn Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt war, haben wir ihn gebeten, die Zahl der Lärmspitzen zu beschränken. Dies ist in andern Ländern üblich. Denn die Lärmspitzen sind es, welche uns aus dem Schlaf reissen, nicht der Durchschnittslärm. Herr Crohn hat das abgelehnt. Er ist heute Vizepräsident des EAP-Verwaltungsrats.

Sie sehen hier die gesetzlichen Grenzwerte und die Betriebszeiten der drei Landesflughäfen.

5

Geltende Grenzwerte Leq:

22 – 23 Uhr	55 dB
23 – 24 Uhr	50 dB
05 – 06 Uhr	50 dB

Dauer der Betriebszeit:

Basel	05 – 24 Uhr
Genf	06 – 24 Uhr *
Zürich	06 – 23 Uhr **

* Erlaubt wäre 05 – 24 Uhr

** Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr

Hans Göschke, Schutzverband



Der Nachtbetrieb ist in Basel doppelt so lang wie in Zürich: von 22 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr.

Wenn Sie die erlaubten 55 Dezibel Stundenlärm von 22 bis 23 Uhr umrechnen in Einzelwerte zu 70 Dezibel, dann kommen Sie auf acht Lärmspitzen. Bei 50 Dezibel sind es je vier Lärmspitzen mit 70 dB. Das heisst: Laut Gesetz darf man Allschwil jede Nacht von 22 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr insgesamt 16 Mal mit 70 Dezibel überfliegen.

Dürfen wir uns ärgern, wenn wir in Zukunft jede Nacht bis 16mal geweckt werden?
Nein, wir dürfen nicht, denn alles ist legal, genau nach Lärmschutzverordnung. Also bitte, drehen Sie sich auf die andere Seite und schlafen Sie für 10 Minuten weiter.

«Die Lärmschutzverordnung schützt den Lärm», so der Cercle Bruit, ein Fachgremium von kantonalen Chefbeamten.

6

«Die Lärmschutzverordnung schützt den Lärm»

cercle bruit 1998

Hans Göschke, Schutzverband



Die heutige Situation verdanken wir vor allem EasyJet.

7

Easyjetisierung des EAP

- «Home Carrier» aus England
- 60 % der EAP-Passagiere
- 50 % Wochenendausflügler
- Jürg Rämi 2015: ein Klumpenrisiko
- Billig-Airlines sind volatil (RyanAir)
- EAP unter Druck?
- Keine Treibstoff-, keine Mehrwertsteuer
- Mallorca Flug Fr. 70.-, Bern SBB Fr. 82.-



Hans Göschke, Schutzverband

Soviel zum Lärm des EAP, nun zu seinen Folgen:

Bei einem Durchschnittslärm wie in Allschwil von rund 57 Db fühlen sich rund 70 Prozent der betroffenen Bevölkerung nicht gestört. Aber das nützt ihnen wenig. Denn Schlafstörungen, nächtlicher BD-Anstieg und Infarktrisiko sind bei subjektiv ungestörten Personen gleich gross wie bei subjektiv gestörten Personen.

Die Dosis-Wirkungs-Beziehung heisst:

Lärmintensität x Expositionsdauer = Gesundheitsschaden.

8

Dosis-Wirkungs-Beziehung:

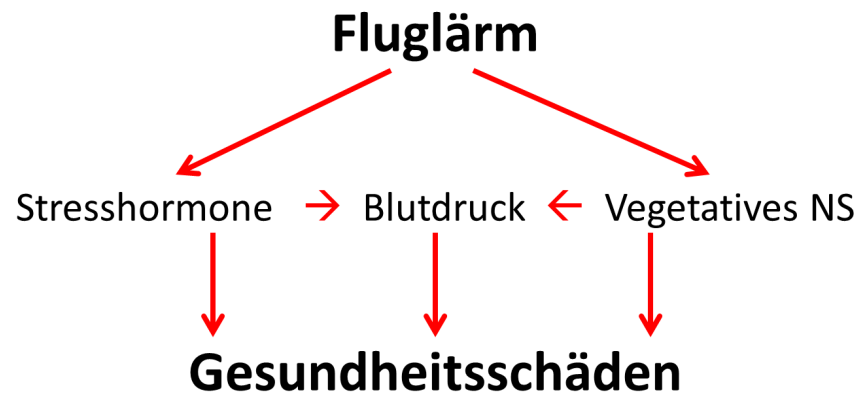
**Gesundheitsschaden =
Lärmintensität x Expositionsdauer**



Hans Göschke, Schutzverband

Je näher und je länger eine Person beim Flughafen gewohnt hat, desto grösser war ihr Risiko bei der Infarktstudie.

Wirkungsmechanismus



Schlafstörungen, Herzinfarkt, Hirnschlag, Diabetes, Brustkrebs

Hans Göschke, Schutzverband



Fluglärm führt zur Stimulation des vegetativen Nervensystems und des hormonalen Systems. Beides führt zu den bekannten Folgekrankheiten des Fluglärms. Die Reizschwelle beider Systeme liegt im Schlaf sehr viel tiefer als im Wachzustand. Und das Ohr schläft nie!

Der kausale Zusammenhang zwischen Fluglärm, insbesondere in der Nacht, und Herz-Kreislauf-Erkrankungen gilt heute als erwiesen.

Fluglärm als Krankheits-Ursache

«Der kausale Zusammenhang zwischen Fluglärm, vor allem in der Nacht, und Herz-Kreislauf-Erkrankungen ist in der Epidemiologie anerkannt.»

Deutsches Umweltbundesamt 2010

Hans Göschke, Schutzverband



Schweizer Studien zu Gesundheitsschäden bei Fluglärm

- **Infarktstudie 2010:** bis 48% mehr tödliche Infarkte
- **SIRENE 2017:** Tödliche Herzinfarkte, ischämische Hirnschläge und Herzversagen vermehrt ab 45 Leq, betrifft mehrere Elsässer Orte, Allschwil, Schönenbuch, Binningen West und grossen Teil von Basel West
- **SAPALDIA 2017:** Verdoppelung von Diabetes



Hans Göschke, Schutzverband

Um unsere drei Landesflughäfen sind tödliche Herzinfarkte bis zu anderthalb Mal so häufig und neue Diabetesfälle doppelt so häufig wie anderswo in der Schweiz. Herz- und Hirnschläge nehmen schon ab 45 Dezibel Durchschnittslärm zu.

Am meisten schadet der Fluglärm den Kindern

12

Nachtflugschäden bei Kindern

- Nachtruhe von 21 bis 07 Uhr um EAP halbiert
- Reduktion des Tiefschlafs (körperliche Erholung, Gedächtnisfunktion)
- Reduktion des Traumschlafs (seelische Erholung)
- Attention deficit hyperactivity syndrome (ADHS)
- Learned helplessness (erworbene Hilflosigkeit)
- Lernstörung durch Schlafstörung

Fazit: Kinder haben keine Lobby



Hans Göschke, Schutzverband

Es braucht viel Lärm, damit Kinder und Jugendliche aufwachen. Aber es braucht wenig, damit ihre Schlafqualität verschlechtert wird.

Bei der Betriebsdauer des EAP von 5 bis 24 Uhr wird die benötigte Nachtruhe der Primarschüler von 21 bis 07 Uhr halbiert. Das führt zur Reduktion des Tiefschlafs und des Traumschlafs. Der Tiefschlaf ist Voraussetzung der körperlichen Erholung, der Traumschlaf der seelischen Erholung.

Dazu kommen aber noch 3 spezifische Veränderungen bei Kindern:

- Attention deficit hyperactivity syndrome (ADHS) – ist allgemein bekannt

- Learned Helplessness (erworbene Hilflosigkeit)

Bei der Verlegung des Münchner Flughafens hat man Schulkinder bis 1.5 Jahre vor und nach Verlegung untersucht, am alten und neuen Standort. Mit folgendem Resultat: Die Kinder fielen auf durch Passivität, Demotivation und Resignation, nicht nur gegenüber dem Fluglärm, sondern als Lebenseinstellung.

- Lernstörung durch Schlafstörung

Wie erwähnt hat in der Nacht schon geringer Fluglärm eine Freisetzung von Kortisol zur Folge. Kortisol verhindert die Überführung von Inhalten des Frischgedächtnisses ins Langzeitgedächtnis, Cortisol blockiert folglich den Lernprozess. Das Problem: Kinder haben keine Lobby.

Auch die alten Menschen sind eine Risikogruppe. Sie sind besonders anfällig für Herz-Kreislauf-Schäden. Und die Aufwachselle sinkt im Lauf des Lebens massiv, obwohl das Gehör abnimmt. Eine wichtige Start- und Landeroute führt direkt über das Allschwiler Alterszentrum Muesmatt mit seinen 200 Bewohnern. Auch alte Menschen haben keine Lobby. Auf dem Dach des Alterszentrums steht übrigens unsere vereinseigene Messstation.

Zur Wirtschaft

Zunächst zu den negativen Folgen des heutigen Nachtfluglärms.

13

Wirtschaftliche Schäden bei Nachtfluglärm

- Immobilienwertverluste
- Leistungsabfall
- Gesundheitskosten



Hans Göschke, Schutzverband

Ein Banker hat mir verraten, dass die Landpreise in Allschwil langsamer steigen als in Nachbargemeinden. Der Planungsgrenzwert ist von 23 bis 24 Uhr laut BAZL auf einem Viertel der Gemeindefläche von Allschwil überschritten, dort dürfe nicht gebaut werden. Immer wieder der Nachtfluglärm.

Eine Studie der Zürcher Kantonalbank zu 5000 Handänderungen hat gezeigt, dass der Wert von Eigentumswohnungen für jedes Dezibel oberhalb eines Durchschnittslärms von 50 Dezibel um 1,2 % abnimmt. Die 50-Dezibel-Grenze wird in Allschwil mit 57 dB deutlich übertroffen. Und weiter die Studie: „Besonders empfindlich reagiert der Markt auf Immissionen zwischen 21 und 24 Uhr“. Einmal mehr: der Nachtfluglärm!

Ein wichtiger Wirtschaftsfaktor ist die verminderte Leistung infolge Nachtfluglärm: Forscher der Uni Zürich haben Versuchspersonen nur 5 Stunden schlafen lassen anstatt der üblichen 8 Stunden. Das Resultat: Die Versuchspersonen waren weniger leistungsfähig, sie entschieden weniger vernünftig und gingen höhere Risiken ein.

Die Forscher betonten, wie wichtig deshalb genügend Schlaf besonders für Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft sei.

Statt in Zürich Freiwillige zu engagieren, hätten die Forscher ihre Studie in Allschwil oder Hégenheim durchführen können, denn hier beträgt die vom EAP gewährte Nachtruhe genau 5 Stunden, von 24 Uhr bis 5 Uhr.

Die Gemeinde Allschwil befindet sich arg in der Zwickmühle. Wie viele Elsässer hätten auch Allschwiler Anspruch auf Entschädigungszahlungen des EAP. Aber der Gemeinderat vermeidet sorgfältig, uns dies zu sagen. Man will schliesslich eine attraktive Wohngemeinde sein, und da sind Entschädigungszahlungen wegen übermässigem Lärm nicht so günstig.

Die externen Kosten des Schweizer Flugverkehrs, also Kosten, die der Flugverkehr verursacht aber nicht selbst bezahlt, belaufen sich jedes Jahr auf 1,8 Milliarden Franken.

Umgekehrt macht auch der EAP Verluste geltend für den Fall einer verlängerten Nachtflugsperr von 23 bis 6 Uhr. Die wichtigste Quelle dazu ist die Impact-Wirtschaftsstudie des EAP von 2009.

14

EAP-Studie 2009 zur Nachtflugsperr von 23 bis 06 Uhr

- Kein Passagierverlust
- Airlines können sich «anpassen»
oder «voraussichtlich anpassen»,
auch EasyJet
- Wegzug der Expressfrachter: Wohin?
längere Nachtflugsperr aller Nachbarflughäfen



Hans Göschke, Schutzverband

Darin steht Folgendes: Durch eine 7-stündige Nachtflugsperr entsteht kein Passagierverlust, die Airlines können sich „anpassen“ oder „voraussichtlich“ anpassen, auch easyJet. Umstritten war die Frage, ob die Expressfrachtfirmen bei längerer Nachtflugsperr wegzögen. Aber seit die Nachtflugruhe an allen 5 umliegenden Flughäfen länger ist als in Basel, will niemand mehr wegziehen. Zürich fertigt viermal mehr Expressfracht ab als Basel, bei längerer Nachtruhe. Interessant die Bemerkung von David Kaiser, Firma DHL: Die allermeiste Expressfracht, die in Basel umgeschlagen wird, ist gar nicht für unsere Region bestimmt. Nur der Fluglärm ist für uns bestimmt.

Ferner wird behauptet, Pharmaexporte brauchen die Stunde von 23 bis 24 Uhr unbedingt. Stimmt auch nicht. Die drei letzten Chefs von Novartis Schweiz, die Herren Plüss, Brenneisen und Leuenberger haben uns alle bestätigt, man sei auf diese Stunde nicht angewiesen, man bringe die Ware per LKW direkt nach Frankfurt.

Fazit: von den angeblichen Verlusten des EAP im Fall einer längeren Nachtflugsperr bleibt wenig übrig.

Nun drängt sich eine Güterabwägung auf:



15

Wir haben in der Schweiz einerseits viele Todesfälle und noch mehr Krankheitsfälle, vor allem durch den Nachtfluglärm. Dazu auch beträchtliche wirtschaftliche Schäden wie Immobilienwertverluste und reduzierte berufliche Leistung. Auf der anderen Seite haben wir bei einer Nachtflugsperrung von 23 bis 06 Uhr kaum bewiesene wirtschaftliche Verluste. Und es geht um Menschen, um ihre Gesundheit und ihre Lebensqualität.

Man verspricht uns seit 2013, der Nachtfluglärm werde dank leiseren Flugzeugen und höheren Steuern zurückgehen. Aber das Gegenteil ist wahr, er hat sich verdoppelt und steigt jedes Jahr.

Nach jahrelanger Geduld gibt es für uns nur noch ein Mittel zur Reduktion des Nachtfluglärms: die Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich. Auf diese Forderung werden wir nie verzichten.

Was Zürich kann – das kann Basel auch!

Der Landrat hat kürzlich die Forderung der Nachtflugsperrung von 23 bis 6 Uhr zum 3. Mal bestätigt, mit 66 Ja gegen 9 Nein. Ähnliche Beschlüsse fassten Parlamente in Basel, im Elsass und der trinationale Districtsrat. Man kann auf die Dauer einen Flughafen nicht gegen den Willen der betroffenen Bevölkerung und ihrer Parlamente betreiben.

**«Wegen der steigenden
Bewegungszahlen lässt
sich der Anstieg des Lärms
nicht verhindern».**

Schweizer Bundesrat, LUPO 2016



Hans Göschke, Schutzverband

„Wegen der steigenden Bewegungszahlen lässt sich der Anstieg des Lärms nicht verhindern“. Man lasse sich das mal im Mund zergehen. Dieser Satz ruft nach der Plafonierung der Bewegungszahlen, und dazu übergebe ich jetzt das Wort Herrn Wollenschneider.