

Jeder Weckflug ist einer zu viel

### Neue Studie zur Reduktion des Nachtfluglärms um den Basler EuroAirport (EAP)

#### Forderung der Anrainerinnen und Anrainer

Alle Fluglärm-betroffenen Gebietskörperschaften um den EAP verlangen eine längere Nachtflugsperre: Die Agglomération St.Louis im Elsass, der Landkreis Lörrach im Südbaden, der Triennationale Distriktrat, der Gemeindeverbund Flugverkehr im Baselbiet und das Baselbiet Kantonsparlament. Aber davon ist weder in der Studie noch im französischen Lärmvorsorgeplan die Rede. **Man kann einen Flughafen auf die Dauer nicht gegen den Willen der Bevölkerung betreiben.**

#### Begründung

Beim Durchschnittslärm Lden von 57,4 wie in Allschwil wurden von einer Studie des Schweizer Nationalfonds schwere Gesundheitsschäden nachgewiesen: Etwa signifikant mehr tödliche Herzinfarkte als anderswo in der Schweiz, mehr Himschläge, neue Diabetesfälle und Herzversagen (\*). Diese Schäden sind laut Studien vor allem eine Folge des Nachtfluglärms. Und gemäss einer Nationalfonds-Studie von 2019 schadet der Fluglärm in der ersten und letzten Stunde der Nachtruhe am meisten. Das sind für die Mehrheit der Erwachsenen die Stunden von 23 bis 24 Uhr und 05 bis 06 Uhr. **Deshalb brauchen wir die Nachtruhe von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich.**

Die Wertverminderung überlogener Immobilien beträgt gemäss einer Studie der ZKB von 2005 beim Allschwiler Fluglärm von 57,4 Lden

knapp 10 Prozent. «Am empfindlichsten reagiert der Markt auf Immissionen zwischen 21 und 24 Uhr», so die Studie. Die berufliche Leistung ist bei weniger als sechs Stunden Nachtruhe, wie um den EAP, gemäss einer Studie der Uni Zürich von 2015 deutlich reduziert.

#### Studiengeschichte des EAP

Innerhalb von 10 Jahren wurde jetzt die vierte Studie durchgeführt, um angeblich die Anwohner vom Nachtfluglärm zu entlasten. Und die Resultate? Der Fluglärm hat sich laut EAP in Allschwil von 23 bis 24 Uhr seit 2013 mehr als verdoppelt, die Lärmgrenzwerte von 22 bis 23 Uhr und 23 bis 24 Uhr wurden im letzten Berichtsjahr überschritten, und die jährliche Anzahl lauter Überflüge mit mehr als 70 Dezibel von 22 bis 06 Uhr hat laut EAP seit 2012 von 196 auf 1654 zugenommen (siehe FLAB Herbst 2019).

Auch mit der neuen Studie will man Zeit gewinnen und den Eindruck erwecken, man tue etwas gegen den Fluglärm. Vereinfacht gesagt: **Man macht eine Studie, damit man nichts machen muss.**

Die Impact-Studie des EAP von 2009 zeigt, dass die Nachtflugsperre des EAP auf 23 bis 06 Uhr verlängert werden kann ohne Passagierverlust, alle Airlines können sich «anpassen» oder »voraussichtlich anpassen«. Der damals befürchtete Wegzug der Express-Fracht ist vom Tisch, seit alle fünf umliegenden Flughäfen längere Nachtflugsperren haben als Basel. Hinzu kommt, dass der grösste Teil der in Basel umgeschlagenen Fracht laut Aussage von David Kaiser, DHL, vor einer Landratskommission regionsfremde Fracht ist. Man ist in Basel, weil die Taxen billig sind und man bis Mitternacht fliegen kann. Die Flüge zwischen 23 und 24 Uhr sind mehrheitlich Frachtflüge.

Die laufende Studie stützt sich unter anderem auf die Impactstudie des EAP von 2017. Darin waren die Lärmschäden des Luftverkehrs am EAP mit genau 168'791 Euro beziffert. Wie sicher ist diese Zahl? In einer gemeinsamen Studie von Ecoplan und Nationalfonds aus dem Jahr 2010 wurden die Lärmschäden des Schweizer Luftverkehrs mit 66,2 Millionen Franken pro Jahr errechnet. Rund ein Sechstel des Schweizer Luftverkehrs spielte sich im Studienjahr am EAP ab. Folglich fallen auf den EAP nicht 168'791 Euro sondern 11 Millionen, also rund 60mal mehr als vom EAP ermittelt. Finden sich in einer Studie derart krasse Fehler, so ist es ratsam, auch die Studie als Ganzes mit Vorsicht zu geniessen. Als Basis für die laufende Studie war sie deshalb kaum geeignet.

#### Neue Versprechen des EAP

Gemäss der neusten, am 10.Juni veröffentlichten Studie zum Thema «Balanced Approach» will der EAP die Zahl der Überflüge zwischen 23 und 24 Uhr um 40 Prozent reduzieren. Damit soll der Fluglärm zwischen 23 und 24 Uhr nördlich des EAP (im Elsass) um 6, südlich desselben (im Kanton Baselland) um 11 Leq gesenkt werden. Dezibel ist ein logarithmisches Mass. Das bedeutet, dass bei gleichem Flottenmix der Fluglärm durch eine 50-prozentige Reduktion der Überflüge um drei Dezibel gesenkt wird. Wie eine Reduktion der Flüge von 40 Prozent den Fluglärm um 6 bzw. 11 Leq senken soll, bleibt das Geheimnis des EuroAirport.

Nicht der Durchschnittslärm, sondern die einzelnen Überflüge reissen uns aus dem Schlaf. Bei 40-prozentiger Reduktion bleiben von 23 bis 24 Uhr auf der Basis von 2018 immer noch jede Nacht rund vier Überflüge. Laut einer Nationalfondsstudie von 2019 schadet der Fluglärm am meisten in der ersten und der letzten Stunde der Nachtruhe, für die Mehrheit der Anwohner sind dies die Stunden von 23 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr. Wir brauchen keine «Reduktion» des Nachtfluglärms, wir brauchen eine fluglärmfreie Nachtruhe von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich. **Jeder Weckflug zwischen 23 und 6 Uhr ist einer zu viel.**

\* Literatur im Beitrag «Fluglärm und Gesundheit» dieser Nummer auf Seite 2